

Résumé de la description de projet

Remplacement du pont international entre Madawaska et Edmundston

Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick

22 novembre 2018

Table des matières

Résumé

Le pont international qui relie les villes d'Edmundston (Nouveau-Brunswick [Canada]) et de Madawaska (Maine [États-Unis]) constitue une importante voie de transport enjambant la rivière Saint-Jean qu'empruntent les deux pays depuis très longtemps pour effectuer une grande partie de leurs échanges commerciaux par voie terrestre.

Le pont a été ouvert à la circulation en 1921 (il y a 97 ans) et présente aujourd'hui de nombreuses déficiences structurelles. Par conséquent, des restrictions de poids ont été imposées en octobre 2017, qui interdisent le passage des véhicules dont le poids est supérieur à cinq tonnes (4,5 tonnes métriques). Cette restriction empêche le passage de gros camions et de certains véhicules d'urgence. Bien que des réparations structurales ciblées aient été effectuées à l'automne 2017 sur le tablier du pont du côté canadien, la restriction de poids à cinq tonnes (4,5 tonnes métriques) demeure en vigueur.

Le point d'entrée terrestre actuel de Madawaska dans le Maine (construit en 1959) est également inférieur aux normes, ce qui empêche les organismes américains (des États-Unis) qui y sont affectés de remplir adéquatement leurs missions respectives. La petite taille du site l'empêche d'accueillir adéquatement les files d'attente de véhicules et occasionne le refoulement de la circulation dans Edmundston. Le poste frontalier canadien à Edmundston, au Nouveau-Brunswick, a été construit en 1992 et demeure adéquat.

Une étude de faisabilité et de planification (MaineDOT et coll., 2018) a été menée afin de trouver un emplacement privilégié pour le remplacement du pont international. Plus de douze emplacements et configurations possibles ont, dans un premier temps, été pris en considération pour le poste frontalier. Un emplacement au centre-ville, situé à proximité de l'emplacement existant, est la solution que privilégient actuellement tous les partenaires fédéraux, étatiques et provinciaux pour les raisons suivantes :

- le pont doit être remplacé le plus rapidement possible en raison de ses déficiences structurelles qui ont entraîné une importante restriction de poids;
- l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) ont construit le poste frontalier actuel du côté canadien en 1992, et ne disposent actuellement ni des plans ni du budget pour construire un nouveau poste ailleurs;
- le coût global du projet (nouveau pont, nouvelles voies de raccordement, nouveaux postes frontaliers, etc.) est beaucoup moins élevé au centre-ville qu'à l'extérieur du centre-ville.

L'emplacement du nouveau pont proposé se trouve en amont de l'emplacement existant et reliera le poste frontalier canadien actuel à un nouveau point d'entrée terrestre américain situé à 350 mètres à l'ouest du point d'entrée américain existant. Le nouveau pont sera plus long que le pont actuel (voir la figure 1.1).

Le Département des transports du Maine (MaineDOT) est responsable de la conception du pont, du processus d'appel d'offres du projet, de l'administration des contrats et de la supervision de la construction. Il incombera également au MaineDOT d'obtenir les approbations réglementaires aux États-Unis. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB) participera à la conception, tiendra une consultation publique au Canada et demandera les approbations réglementaires au Canada, notamment :

- à l'échelon provincial, une étude d'impact sur l'environnement (EIE), qui est en cours; les composantes valorisées dans le secteur du pont comprennent : le milieu aquatique, les terres humides et les plantes rares, la faune et son habitat, les oiseaux migrateurs et leur habitat, les ressources patrimoniales, le milieu atmosphérique, l'eau souterraine, l'utilisation des sols et l'économie ainsi que l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones;

- à l'échelon fédéral, la liste des projets désignés figurant dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) de 2012 inclut les ponts internationaux. La présente description du projet est présentée conformément aux règlements pris en application de la LCEE 2012 et au guide d'orientation de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE). Après avoir examiné la présente description du projet, l'ACEE déterminera si une évaluation environnementale fédérale est nécessaire ou non dans le présent cas.

Deux réunions publiques ont eu lieu (en juin 2017 et en janvier 2018), dans les villes d'Edmundston et de Madawaska chaque fois, pour recueillir les commentaires du grand public pendant l'étude de faisabilité et de planification. Les collectivités autochtones ont également été directement informées du projet. Des réunions ont été organisées avec d'autres parties intéressées, dont l'industrie (chemins de fer et usines de pâtes et papiers), les groupes d'entreprises et les représentants élus.

Le nouveau pont comportera deux voies de circulation, des accotements et un trottoir. Le travail de conception du pont et le processus d'approbation réglementaire se dérouleront simultanément au cours des deux prochaines années, et l'étape de construction durera probablement trois ans. L'ouverture du pont devra coïncider avec celle du nouveau point d'entrée terrestre de Madawaska, dans le Maine, qui sera construit en même temps (mais qui ne fait pas partie du projet du pont international).

Abréviations

ACEE	Agence canadienne d’évaluation environnementale
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
CBP	Customs and Border Protection (États-Unis)
DSA	Direction des services archéologiques du ministère du Tourisme, du Patrimoine et de la Culture du Nouveau-Brunswick
É.-U.	États-Unis
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
EE	Évaluation environnementale (échelon fédéral – Canada)
EIE	Étude d’impact sur l’environnement (échelon provincial – Nouveau-Brunswick)
GSA	General Services Administration (États-Unis)
LCEE	*Loi canadienne sur l’évaluation environnementale*
MaineDOT	Département des transports du Maine
MDERNB	Ministère du Développement de l’énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick
MEGLNB	Ministère de l’Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick
MGE	Manuel de gestion de l’environnement
MPO	Ministère des Pêches et Océans (Canada)
MTINB	Ministère des Transports et de l’Infrastructure du Nouveau-Brunswick
MTPCNB	Ministère du Tourisme, du Patrimoine et de la Culture du Nouveau-Brunswick
Pêches CRA	Pêches commerciales, récréatives et autochtones
PGE	Plan de gestion environnementale
SAANB	Secrétariat des Affaires autochtones du Nouveau-Brunswick
SPAC	Services publics et Approvisionnement Canada

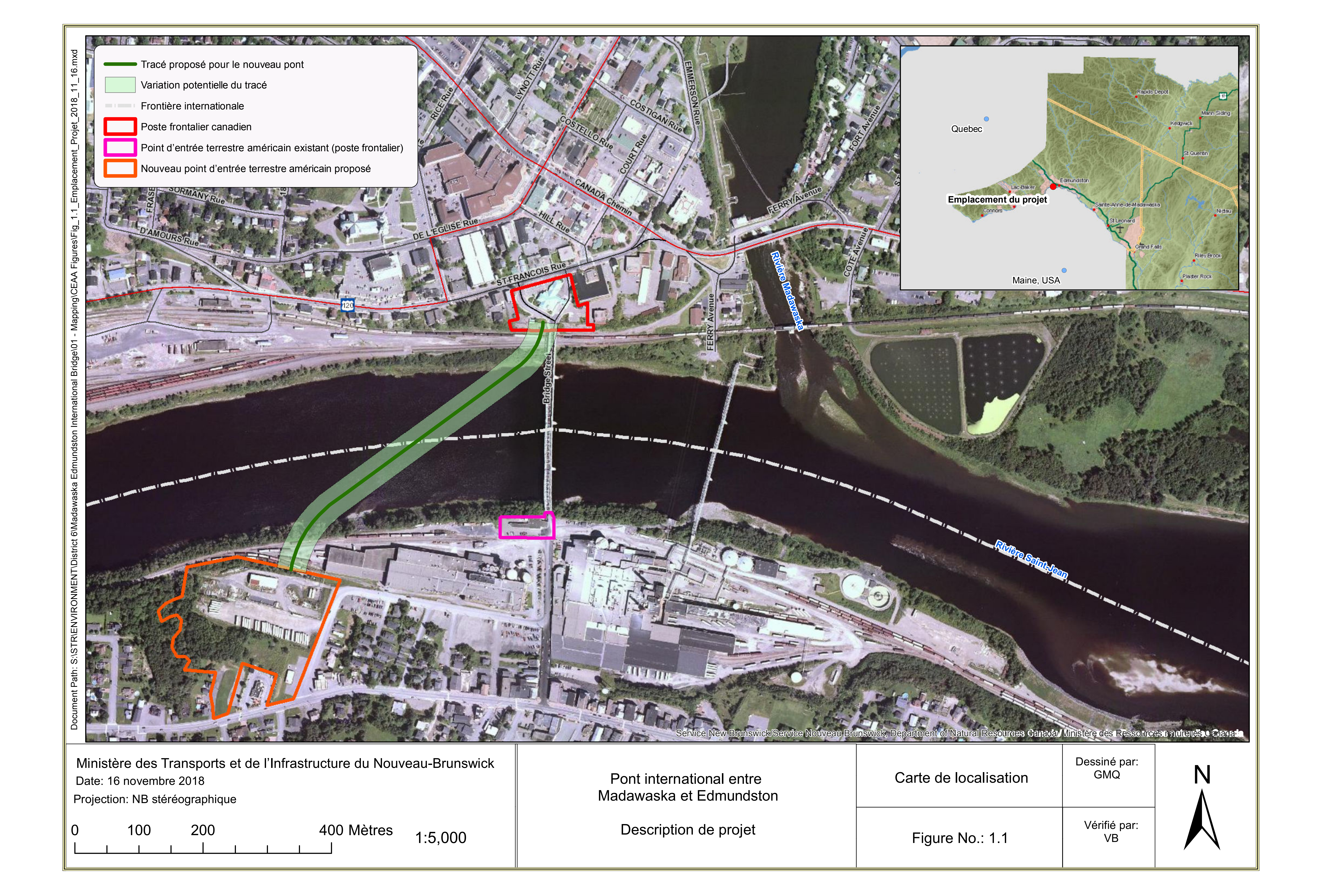
1 Renseignements généraux et personnes-ressources

1.1 Nature du projet désigné et emplacement proposé

Le pont international qui enjambe la rivière Saint-Jean entre les villes d'Edmundston, au Nouveau-Brunswick, et de Madawaska, dans le Maine, constitue une importante voie de transport qu'empruntent les deux pays depuis très longtemps pour effectuer une grande partie de leurs échanges commerciaux par voie terrestre. Le pont fournit un lien entre la route 120 du côté canadien et la route 1 du côté américain (États-Unis). Toutefois, le pont est désuet et doit être remplacé pour rétablir la circulation des camions et le commerce transfrontalier ainsi que pour assurer la fluidité de la circulation. Le Département des transports du Maine (MaineDOT) et le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB) possèdent chacun une moitié du pont existant et en assurent l'entretien, puisque la frontière internationale se situe à peu près au milieu de celui-ci.

Le projet de remplacement du pont international entre Madawaska et Edmundston (le projet) vise à remplacer le pont actuel par un nouvel ouvrage. Ce nouveau pont enjambera la rivière Saint-Jean entre le poste existant de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et un nouveau point d'entrée terrestre proposé aux États-Unis qui doit être construit à environ 350 mètres en amont du point d'entrée terrestre existant. Pour des raisons de sécurité frontalière, de visibilité et de fluidité de la circulation, les organismes frontaliers exigent que le nouveau pont soit construit directement entre les installations douanières et forme une ligne relativement droite. Étant donné que le poste frontalier américain sera déplacé, le pont proposé sera plus long que le pont existant (environ 520 m par rapport à 290 m actuellement). La figure 1.1 montre le tracé qui est actuellement envisagé pour le pont.

Le MaineDOT est responsable de la conception du pont, du processus d'appel d'offres du projet, de l'administration des contrats et de la supervision de la construction. Il incombera également au MaineDOT d'obtenir les approbations réglementaires aux États-Unis. Le MTINB participe à la conception, obtient les approbations réglementaires des organismes de réglementation canadiens et tient une consultation publique au Canada. Le MTINB effectue actuellement une étude d'impact sur l'environnement provinciale qui est axée sur les effets environnementaux que pourrait avoir le projet du côté canadien de la frontière. Du côté américain, les effets font l'objet des évaluations environnementales appropriées dans ce pays.



Tracé proposé pour le nouveau pont
Variation potentielle du tracé
Frontière internationale
Poste frontalier canadien
Point d'entrée terrestre américain existant (poste frontalier)
Nouveau point d'entrée terrestre américain proposé
Quebec
Emplacement du projet
Maine, USA
Edmundston
Rivière Madawaska
Rivière Saint-Jean
ST-FRANCOIS Rue
DE L'EGLISE Rue
CANADA Chemin
FERRY Avenue
Bridge Street
Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada / Ministère des Ressources naturelles Canada
Document Path: S:\STRI\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_1.1_Emplacement_Projet_2018_11_16.mxd
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 16 novembre 2018
Projection: NB stéréographique
0 100 200 400 Mètres
1:5,000
Pont international entre Madawaska et Edmundston
Description de projet
Carte de localisation
Figure No.: 1.1
Dessiné par: GMQ
Vérifié par: VB
N

1.2 Renseignements sur le promoteur

1.2.1 Nom du projet désigné

Remplacement du pont international entre Madawaska et Edmundston

1.2.2 Nom du promoteur

Le MTINB agira à titre de promoteur en ce qui a trait à l'obtention de l'approbation environnementale des gouvernements provincial et fédéral pour le projet du côté canadien de la frontière.

1.2.3 Adresse du promoteur

Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick

Adresse postale :	Adresse publique :
Place Kings	Place Kings
C.P. 6000	440, rue King
Fredericton (N.-B.)	Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1	E3B 5N8
Canada	Canada

1.2.4 Directeur général

Serge Gagnon, directeur général
MTINB – Services d'ingénierie
Téléphone : 506-457-7881
Courriel : Serge.Gagnon@gnb.ca

1.2.5 Principale personne-ressource

Vincent Balland, ingénieur en environnement
MTINB – Direction du tracé des routes
Téléphone : 506-453-5344
Courriel : Vincent.Balland@gnb.ca

1.3 Liste des instances et des autres parties consultées

Une étude de faisabilité et de planification (MaineDOT et coll., 2018) a été menée de janvier 2017 à avril 2018. Dans le cadre de l'étude, divers emplacements potentiels pour le nouveau pont international et les postes frontaliers qui y sont associés ont été envisagés. Le MaineDOT et le MTINB ont travaillé en collaboration pour informer les parties intéressées (les autorités fédérales, étatiques, provinciales et municipales des deux pays, les collectivités autochtones et le public) des plans de projet proposés et ont obtenu de la rétroaction pour les aider à orienter le plan d'étude ainsi que le processus décisionnel. Les sections ci-après fournissent des informations sur la consultation menée jusqu'à ce jour.

Les résultats détaillés des activités de consultation auprès des Premières Nations sont fournis à la *Section 6 – Activités de participation et de consultation du promoteur auprès des collectivités autochtones*.

Les comptes rendus détaillés des deux séances d'information publique et des activités de consultation auprès des parties intéressées sont présentés à la *Section 7 – Consultation auprès du public et d'autres parties.*

1.3.1 Consultation auprès de diverses instances

Au cours de l'étude de faisabilité et de planification, des réunions et des conférences téléphoniques ont eu lieu tous les mois. En règle générale, les organismes ci-après ont participé à ces réunions, en plus des experts-conseils embauchés pour aider à la mise en œuvre du projet (HNTB, Gannett Fleming et Opus) :

Canada – échelon fédéral :	– Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) – Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)
Canada – échelon provincial :	– MTINB
États-Unis – échelon fédéral :	– U.S. Customs and Border Protection (CBP) – U.S. General Services Administration (GSA)
États-Unis – échelon étatique : :	– MaineDOT

Le MaineDOT et le MTINB ont consulté d'autres instances dans le cadre de l'étude de faisabilité et de planification, notamment :

Canada – échelon fédéral :

- Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) (octobre et décembre 2017)
- Transports Canada (octobre et novembre 2017)
- Affaires mondiales Canada (octobre 2017)

Canada – échelon provincial :

- Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick (MEGLNB) (février 2018)
- Ministère du Développement de l'énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick (MDERNB)
- Secrétariat des Affaires autochtones du Nouveau-Brunswick (SAANB)
- Affaires intergouvernementales du Nouveau-Brunswick
- Bureau du Conseil exécutif du Nouveau-Brunswick

Canada – échelon municipal: Des réunions ont été organisées avec la Ville d'Edmundston :

- le 8 mars 2017;
- le 28 juin 2017;
- le 7 novembre 2017;
- le 29 janvier 2018.

États-Unis – échelon fédéral :

- Département d'État des États-Unis
- Garde côtière des États-Unis

États-Unis – échelon étatique :

- Maine Historic Preservation Commission
- Maine Department of Economic and Community Development

États-Unis – échelon municipal :

Plusieurs réunions ont été organisées avec la Ville de Madawaska en 2017 et en 2018.

1.3.2 Consultations auprès des représentants élus et d'autres représentants

Des réunions ont eu lieu avec des représentants élus et d'autres représentants :

- le 19 décembre 2017, par voie de conférence téléphonique avec l'honorable Bill Fraser (MTINB), des fonctionnaires du MTINB ainsi que des politiciens et des représentants locaux (du milieu des affaires ainsi que des échelons fédéral, provincial et municipal) d'Edmundston;
- le 29 janvier 2018 à Edmundston, au Nouveau-Brunswick, avec des politiciens et des représentants du milieu des affaires et des échelons fédéral, provincial et municipal) d'Edmundston.

1.3.3 Consultation auprès des Premières Nations

Les Premières Nations ont été contactées :

- dans l'ouest du Nouveau-Brunswick, par la poste, en mai 2017 et en septembre 2018;
- dans le nord-est du Maine, par courriel, en décembre 2017.

De plus amples renseignements sur la consultation auprès des Premières Nations sont fournis à la Section 6.

1.3.4 Consultation auprès de l'industrie

- Des réunions ont eu lieu avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) :
  - le 10 mars 2017;
  - le 23 juin 2017.
- Une consultation qu'a menée le MaineDOT a eu lieu avec la Maine Northern Railways (MNR) au téléphone.
- Des réunions ont eu lieu avec la Twin Rivers Paper Company :
  - le 2 février 2017;
  - le 30 mars 2018;
  - le 23 avril 2018.

1.3.5 Consultation publique locale

Une consultation a eu lieu avec les organismes locaux suivants et lors de séances publiques :

- Des réunions ont été organisées avec la Chambre de commerce d'Edmundston :
  - le 10 mars 2017;
  - le 28 juin 2017;
  - le 29 janvier 2018.

- Des réunions ont été organisées avec le groupe d'entreprises du centre-ville d'Edmundston :
  - le 20 mars 2017;
  - le 28 juin 2017;
  - le 29 janvier 2018.

- Des séances publiques d'information ont eu lieu à Edmundston et à Madawaska :
  - le 28 juin 2017;
  - le 31 janvier 2018.

1.3.6 Autre consultation

Un site Web consacré à l'étude (https://www1.maine.gov/mdot/planning/studies/meib/) a été créé et il est mis à jour au fur et à mesure de l'élaboration des documents. En plus de la documentation relative à l'étude, le site Web permet de soumettre des commentaires directement au MaineDOT et au MTINB.

1.4 Exigences réglementaires d'autres instances

1.4.1 Étude d'impact sur l'environnement provinciale (Nouveau-Brunswick)

Le projet de remplacement du pont fera l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE) provinciale au Nouveau-Brunswick pour satisfaire aux exigences réglementaires de la province. Le processus de l'EIE provinciale relève du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick (MEGLNB). Le MTINB préparera un document d'enregistrement en vue de l'EIE au cours de l'été et de l'automne 2018, après la réalisation d'études sur le terrain au printemps et à l'été 2018. Dans le cadre de l'EIE provinciale, les composantes valorisées suivantes seront évaluées :

- **le milieu aquatique** (poissons, habitat des poissons, espèces en péril, habitat essentiel, pêches, dont la pêche sportive ou la pêche de subsistance, voies de migration et corridors de déplacement, qualité de l'eau, écoulement des rivières, niveaux d'eau et eaux navigables);
- **les terres humides et les plantes rares** (végétation/habitat général, espèces en péril, espèces dont la conservation est préoccupante et habitat essentiel);
- **la faune et son habitat** (végétation/habitat général, espèces en péril, espèces dont la conservation est préoccupante et habitat essentiel);
- **les oiseaux migrateurs et leur habitat** (dont les études sur les oiseaux nicheurs du début de l'été et de l'été, de même que les espèces en péril et l'habitat essentiel);
- **les ressources patrimoniales** (dont les ressources paléontologiques, les ressources archéologiques et le patrimoine bâti);
- **l'environnement atmosphérique** (qualité de l'air, qualité sonore [bruit] et émissions de gaz à effet de serre);
- **l'eau souterraine** (hydrogéologie, utilisation des ressources des eaux souterraines à moins de 500 m du projet et qualité des eaux souterraines)
- **l'utilisation des sols et l'économie;**
- **l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones.**

Les effets potentiels du projet figurant dans le document d'enregistrement en vue de l'EIE provinciale seront évalués et les mesures d'atténuation qui s'imposent seront élaborées. Le processus d'EIE du Nouveau-Brunswick comprend l'examen du document d'enregistrement par un comité de révision technique composé de représentants des organismes provinciaux et fédéraux (du Canada) compétents, incluant au moins :

- le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick (MEGLNB);
- le ministère du Développement de l'énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick (MDERNB);
- le Secrétariat des affaires autochtones du Nouveau-Brunswick (SAANB);
- l'ACEE;
- Pêches et Océans Canada (MPO);
- Environnement et Changement climatique Canada (ECCC);
- Transports Canada.

Le processus d'EIE du Nouveau-Brunswick exige également de tenir des consultations publiques, dont des séances de consultation auprès des collectivités des Premières Nations.

1.4.2 Évaluation environnementale aux États-Unis

Les organismes américains qui font partie de l'équipe du projet mènent une étude d'impact sur l'environnement qui intègre le nouveau poste frontalier et la partie américaine du pont.

Le projet devra également être examiné et approuvé par le Maine Department of Environmental Protection en vertu de l'article 401 – Certification de la qualité de l'eau (de la *Clean Water Act*). Cette approbation est généralement donnée par le Maine Department of Environmental Protection en même temps que le permis accordé aux termes de la *Natural Resources Protection Act*.

1.4.3 Navigation

Canada

Transports Canada a fourni les renseignements ci-dessous le 27 février 2018 :

- « Pont existant : le pont existant est considéré comme étant un ouvrage "légalement construit" sous le régime de la *Loi sur la protection de la navigation* (LPN) du fait qu'il s'agit d'un "ouvrage appartenant à l'État"; par conséquent, tous les changements proposés au pont (incluant son enlèvement) exigeraient de présenter une demande au titre du PPN et d'obtenir une approbation. Le pont existant se trouve toutefois sur une voie navigable qui ne figure pas à l'annexe de la LPN, et la province a la possibilité de ne pas l'« assujettir » à la LPN (soustraire

le pont au régime de la *Loi sur la protection de la navigation*) avant le 1er avril 2019. Si le pont était “soustrait”, il NE nécessiterait PAS d'approbation pour son enlèvement physique et son déclassement.

- Nouveau pont proposé : en ce qui concerne le nouveau pont proposé, l'applicabilité de la LPN dépendra du moment de la présentation d'une demande au Ministère et (ou) du début des activités de construction. En vertu de la loi en vigueur, comme il est mentionné ci-dessus, le pont proposé passerait au-dessus d'une voie navigable qui ne figure pas à l'annexe de la LPN, ce qui signifie qu'il ne nécessiterait pas une approbation aux termes de la LPN en vigueur. Cependant, la LPN fait l'objet actuellement de modifications législatives. Une nouvelle loi, la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (LENC), devrait entrer en vigueur au début de 2019. En vertu de la nouvelle loi, les promoteurs de tous les nouveaux projets proposés dans, sur, au-dessus, sous ou à travers une eau navigable (pas seulement les eaux navigables répertoriées) devront publier/annoncer le projet proposé sur un registre public aux fins d'examen et de commentaires du public. Dans ce deuxième scénario, les questions relatives à la navigation opposant le public et le promoteur et ne pouvant être résolues pourraient amener le ministre des Transports à assujettir le projet au régime de la LENC et à décider qu'une approbation en vertu de la LENC est requise. » [traduction] (communication personnelle de Carl Ripley, Transports Canada)

Le MTINB entend « soustraire » le pont existant au régime de la loi avant avril 2019.

Compte tenu du moment de la conception du nouveau pont, le MTINB prévoit de devoir demander une approbation pour le nouveau pont en vertu de la nouvelle LENC.

États-Unis

Le U.S. Army Corps of Engineers a établi que la rivière Saint-Jean est une voie d'eau non navigable.

1.4.4 Autres exigences réglementaires

Le tableau 1.1 ci-dessous énumère les approbations généralement liées aux considérations environnementales qui devraient être requises pour le projet, au Canada, aux États-Unis et à l'international (la Commission de la frontière internationale et la Commission mixte internationale). Cette liste n'est fournie qu'à titre indicatif et ne vise pas à faire état de toutes les exigences prévues par la loi.

Tableau 1.1 Principales exigences réglementaires en matière d'environnement

Organisme	Nom du permis ou de l'approbation
Canada* – *Gouvernement du Nouveau-Brunswick	
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick	Étude d'impact sur l'environnement (EIE)
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick	Permis de modification de cours d'eau et de terres humides
Canada* – *Organismes fédéraux	
Agence canadienne d'évaluation environnementale	Énoncé de décision, éventuellement une évaluation environnementale si le projet doit faire l'objet d'un examen
Transports Canada	Approbation en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation* *Loi sur les ponts et les tunnels internationaux* : approbation requise du gouverneur en conseil
Ministère des Pêches et Océans du Canada	Autorisation de la *Loi sur les pêches* (s'il est prévu que le projet nuise considérablement aux espèces de poissons ou aux habitats associés aux pêches commerciales, récréatives et autochtones)
États-Unis* – *État du Maine	
Maine Department of Environmental Protection	Certification de la qualité de l'eau en vertu de l'article 401 (de la *Clean Water Act*)
Maine Historic Preservation Commission	Conformité à l'article 106 de la *National Historic Preservation Act*
U.S. Army Corps of Engineers et Maine Department of Environmental Protection	Permis accordé aux termes de l'article 404 de la *Clean Water Act* et permis accordé aux termes de la *Natural Resource Protection Act*
États-Unis* – *Organismes fédéraux	
U.S. General Services Administration	Conformité à la *National Environmental Policy Act*
Administration fédérale des autoroutes	Conformité à la National Environmental Policy Act (si des fonds fédéraux sont utilisés pour le remplacement du pont international)
Administration fédérale des autoroutes	Conformité au paragraphe 4(f) de la *U.S. Department of Transportation Act* de 1966 sur l'utilisation de biens publics ou de biens d'intérêt public (si des fonds fédéraux sont utilisés pour le remplacement du pont international)
Garde côtière des États-Unis	Permis de pont
Département d'État des États-Unis	Permis présidentiel ou dispense de permis
Département d'État des États-Unis	Approbation par le secrétaire d'État des ententes entre les pays

Tableau 1.1 Principales exigences réglementaires en matière d'environnement

Organisme	Nom du permis ou de l'approbation
Organismes internationaux	
Commission de la frontière internationale	Approbation de la Commission de la frontière internationale
Commission mixte internationale	Ordonnance d'approbation conformément à la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* de 1909.

1.5 Étude environnementale régionale existante

Un rapport d'énoncé des incidences environnementales a été préparé par la U.S. General Services Administration au sujet de la proposition d'un nouveau poste frontalier à Madawaska en 2007. Ce rapport comprend une section détaillée qui décrit le milieu environnant (aux pages 35 à 55). Le rapport d'énoncé des incidences environnementales sera remis à l'ACEE en même temps que la présente description du projet.

2 Renseignements sur le projet

2.1 Description du projet, du contexte et des objectifs

Ce projet a pour objet d'assurer la circulation efficace et en toute sécurité des marchandises et des personnes, compte tenu des débits actuels et prévus, entre Edmundston, au Nouveau-Brunswick, et Madawaska, au Maine.

Le projet est nécessaire parce que le pont international arrive à la fin de sa vie utile. Le pont actuel d'une longueur de 287 mètres a été ouvert à la circulation en 1921 (il y a 97 ans). Le pont présente aujourd'hui de nombreuses déficiences :

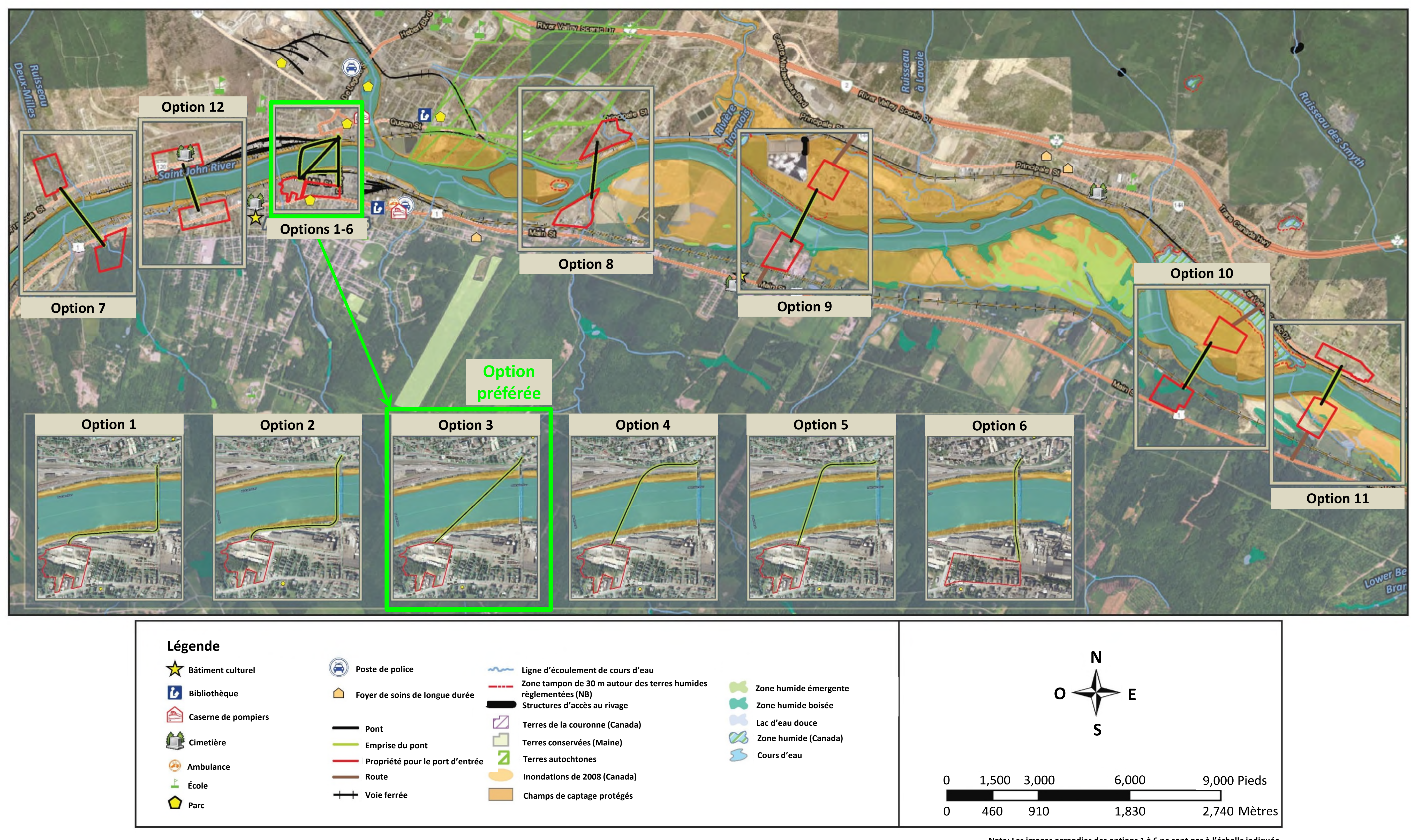
- une géométrie inférieure aux normes (largeur de chaussée et dégagement);
- des fondations vulnérables à l'érosion;
- des piles fissurées et détériorées;
- une importante corrosion de l'acier;
- une capacité insuffisante.

Le point d'entrée terrestre actuel de Madawaska (construit en 1959) est inférieur aux normes, ce qui empêche les organismes qui y sont affectés de remplir adéquatement leurs missions respectives. La petite taille du site l'empêche d'accueillir adéquatement les files d'attente de véhicules et occasionne le refoulement de la circulation à Edmundston. Le poste frontalier canadien (le point d'entrée terrestre d'Edmundston) a été construit en 1992 et demeure adéquat.

En raison de l'état du pont, des restrictions de poids ont été imposées en octobre 2017, qui interdisent le passage des véhicules dont le poids est supérieur à cinq tonnes (4,5 tonnes métriques) (alors que la limite antérieure du pont était de 43,5 tonnes). Les gros camions et même certains véhicules d'urgence ne sont plus autorisés à traverser le pont.

Les véhicules plus lourds doivent actuellement emprunter le pont international entre Clair et Fort Kent situé à 32 kilomètres en amont ou le pont international entre Saint-Léonard et Van Buren situé à 43 kilomètres en aval. Malgré des réparations structurales ciblées (le remplacement de longerons essentiels rouillés) effectuées à l'automne 2017 du côté canadien sur le tablier du pont, la capacité de charge a été maintenue à un maximum de cinq tonnes (4,5 tonnes métriques). Compte tenu de la détérioration de la structure d'acier du pont ainsi que du temps et de l'argent nécessaires pour réparer ses défectuosités, la limite de cinq tonnes (4,5 tonnes métriques) devrait rester en vigueur jusqu'à ce que le pont soit remplacé.

Figure 2.1 Options considérées pour l'emplacement du nouveau pont international entre Madawaska et Edmundston pendant l'Etude de faisabilité (Source: HNTB)



Une étude de faisabilité et de planification a été menée de janvier 2017 à avril 2018. Plus de douze emplacements et configurations possibles ont, dans un premier temps, été pris en considération pour le poste frontalier, y compris plusieurs possibilités à l'extérieur de la ville, en amont et en aval du pont existant. La figure 2.1 montre douze de ces options qui ont été évaluées en détail. La solution 3 sur la figure 2.1 a été choisie comme étant la solution privilégiée. La remise en état du pont existant a également été examinée, mais cette option n'a pas été retenue. Le pont existant devrait être enlevé dans le cadre du projet.

Un emplacement au centre-ville, situé à proximité de l'emplacement existant, est la solution que privilégient actuellement tous les partenaires fédéraux, étatiques et provinciaux. Le nouveau pont traversera probablement la rivière directement à partir du poste frontalier canadien jusqu'au nouveau point d'entrée terrestre de Madawaska prévu, à environ 365 mètres à l'ouest du poste existant. Plusieurs facteurs expliquent que cette option ait été retenue :

- le pont doit être remplacé le plus rapidement possible en raison de son état actuel qui a entraîné une importante restriction de poids;
- l'ASFC et SPAC ont construit le poste frontalier actuel du côté canadien en 1992, et ne disposent actuellement ni des plans ni du budget pour construire un nouveau poste ailleurs;
- le coût global du projet (nouveau pont, nouvelles voies de raccordement, nouveaux postes frontaliers, etc.) est beaucoup moins élevé au centre-ville qu'à l'extérieur du centre-ville.

Le nouveau pont comportera deux voies de circulation, des accotements ainsi qu'un trottoir et sera conçu pour une durée utile de 75 ans. Pendant l'étape d'exploitation, les activités réalisées dans la zone du projet auront trait au débit de circulation ainsi qu'à l'entretien hivernal et à d'autres travaux d'entretien.

2.2 Dispositions du *Règlement désignant les activités concrètes*

Le projet proposé est visé par l'alinéa 28a) du Règlement codifié DORS/2012-147 (dernière modification effectuée le 31 décembre 2014) :

> « 28 La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture :
>
> a) d'un nouveau pont ou tunnel international ou interprovincial. »

2.3 Éléments et activités

2.3.1 Ouvrages

Le projet prévoit la construction d'un nouveau pont international enjambant la rivière Saint-Jean entre Edmundston, au Nouveau-Brunswick, et Madawaska, dans le Maine. La construction du pont vise à remplacer le pont international existant qui devrait être démoli une fois le nouveau pont terminé. Le nouveau pont sera situé en amont du pont existant. En plus d'enjamber la rivière Saint-Jean, le pont passera au-dessus des voies ferrées des deux côtés de la rivière. Des ajustements seront apportés à l'aménagement du poste frontalier d'Edmundston afin de relier le nouveau pont au poste existant.

La configuration du pont proposé, y compris le nombre de piles et leur emplacement, n'est pas encore établie. Toutefois, selon une étude de planification effectuée pour le projet, le tracé conceptuel du pont comprend quatre piles, dont deux se trouvent du côté canadien de la rivière. La géométrie et le tracé définitifs du pont, de même que le nombre de piles nécessaires, seront établis pendant la conception préliminaire du projet.

2.3.2 Capacité prévue

La structure du pont sera conçue selon l'*American Association of State Highway and Transportation Officials (ASSHTO) LRFD Bridge Design Specifications*, à l'aide du véhicule-type HL-93, dont le poids brut est de 32 tonnes, et sera vérifiée par rapport à la norme CSA S6-14 – Code canadien sur le calcul des ponts routiers (CCCPR) – véhicule-type CL-625-ONT, dont le poids brut du véhicule est de 64 tonnes, pour s'assurer que la capacité du pont est suffisante pour que tous les véhicules utilitaires légaux en provenance du Canada et des États-Unis puissent y circuler.

Le poste frontalier de Madawaska/Edmundston a reçu environ 1 484 000 véhicules en 2016 (3 993 voitures par jour et 73 camions utilitaires par jour en moyenne) (Transports Canada, 2017). La circulation pourrait augmenter de 10 % d'ici 2030. La plus grande partie de la circulation se compose de voitures particulières, comparativement aux véhicules utilitaires. Ces proportions de voitures particulières et de véhicules utilitaires devraient se maintenir jusqu'en 2030. Même si le pont existant ne sera plus exploité une fois la construction du nouveau pont terminée, ce projet ne devrait pas changer de façon significative les débits de circulation prévus. La capacité du pont sur le plan de la circulation sera classée dans la catégorie la plus élevée (classe A – plus de 4 000 véhicules par jour, comme l'indique le tableau 1.1 du CCCPR).

La chaussée du pont sera configurée selon la plus récente version de l'American Association of State and Highway Transportation Officials (AASHTO) – *A Policy on Geometric Design of Highways and Streets*, pour tenir compte du débit de circulation prévu. En règle générale, le plan conceptuel du pont international et de la route d'accès propose un pont comportant deux voies de circulation, semblables à celles du pont existant. Chaque voie de circulation fera 3,66 mètres de largeur. Le pont comportera également deux accotements, chacun d'environ 1,5 mètre de largeur, et un trottoir d'environ 1,7 mètre de largeur. La coupe transversale et les dimensions finales seront établies dans le cadre de la conception préliminaire.

La capacité d'accueil des postes frontaliers de chaque côté constitue actuellement le facteur limitant le nombre maximal de véhicules pouvant traverser le pont en un jour. Une étude sur la circulation sera effectuée du côté canadien afin d'analyser les débits directionnels et les files d'attente qui entrent au Canada et en sortent. De plus, des améliorations seront apportées à la géométrie de la chaussée et aux voies d'inspection pour optimiser l'efficacité de la circulation des véhicules qui passent par le poste frontalier canadien actuel. Le point d'entrée américain sera entièrement neuf et conçu pour optimiser l'accueil du nombre prévu de voitures particulières et de véhicules utilitaires.

2.3.3 Agrandissement

Le projet ne consiste pas à agrandir l'infrastructure existante.

2.3.4 Activités concrètes qui seront accessoires au projet

Les activités concrètes énumérées ci-dessous sont accessoires au projet désigné.

- Une aire de dépôt et des zones de travail du côté canadien : près du poste frontalier canadien.

- Des routes d'accès temporaires seront probablement construites sur la propriété du Canadien National (CN) pour permettre l'accès à la zone de travail et aux chevalets qui y seront construits pour l'ouvrage. L'entrepreneur déterminera l'emplacement et la dimension des routes ainsi que les matériaux de construction des routes d'accès temporaires. Des lignes directrices strictes seront établies pour le travail effectué sur les voies ferrées ou à proximité de celles-ci.

- Le nouveau pont devrait être construit depuis un chevalet temporaire bâti en amont ou en aval du pont proposé. L'entrepreneur déterminera l'emplacement, la taille et la configuration du chevalet temporaire. Il serait également possible d'effectuer le travail depuis une barge. Du côté américain de la rivière, la construction d'une « route rocailleuse » temporaire pourrait être une option pour l'entrepreneur.

- Des piles seront construites dans l'eau en les isolant de l'écoulement fluvial à l'aide de batardeaux, de pieux battus tubés sans batardeaux distincts ou de moyens semblables.

- Une fois le nouveau pont terminé, le pont actuel sera probablement démoli. La superstructure du pont sera soigneusement démontée et les déchets seront transportés hors site. Les trois piles qui se trouvent actuellement dans la rivière seront enlevées après les avoir isolées de l'écoulement fluvial au moyen d'un batardeau, puis démolies et les déchets seront enlevés. L'entrepreneur déterminera l'emplacement, la taille et la configuration du chevalet temporaire. Il serait également possible d'effectuer le travail depuis une barge. Du côté américain de la rivière, la construction d'une « route rocailleuse sur digue » temporaire pourrait être une option pour l'entrepreneur.

- La construction de tours d'étaiement et d'un échafaudage temporaire pourrait être requise pour faciliter la construction du nouveau pont et permettre la démolition des poutrelles principales à treillis existantes. Ces tours seront probablement soutenues par des fondations à pieux foncés temporaires. Ces ouvrages temporaires seront enlevés une fois le projet terminé.

- La Twin Rivers Paper Company (Twin Rivers) possède et exploite plusieurs lignes de services publics sur le pont international existant en vertu d'un accord de licence avec l'État du Maine et le Nouveau-Brunswick. Le pont international supporte actuellement les lignes de services publics suivantes :
    - Du côté aval du pont :
        - deux pipelines de 24 pouces (61,0 cm) de diamètre;
        - un pipeline de 18 pouces (46 cm) de diamètre;
        - un pipeline de 16 pouces (41 cm) de diamètre.
    - Du côté amont du pont :
        - un pipeline de 12 pouces (31 cm) de diamètre;
        - un massif de conduits en bois de 10 pouces sur 10 pouces (25,4 x 25,4 cm).

  Seules les deux lignes de 24 pouces (61 cm) de diamètre qui transportent des liquides ou des boues sont considérées comme étant opérationnelles et, par conséquent, seront déplacées. La Twin Rivers Paper Company a indiqué que les types d'eau traitée que transportent les pipelines sont de l'eau blanche contenant des sulfites et de l'eau blanche contenant de la pâte mécanique. Ces lignes seront déplacées et le pont sera démoli. Plusieurs options sont à l'étude concernant le déplacement possible des lignes de services publics, notamment :

  1) sur le pont de services publics existant de la Twin River situé en aval du pont international actuel (voir la figure 3.5);

  2) sous la rivière Saint-Jean.

  Rien n'a encore été conclu en ce qui concerne le déplacement des lignes de services publics de la Twin Rivers installées sur le pont. La démolition du pont existant est sous l'autorité et la surveillance du MaineDOT et du MTINB. Le déplacement des lignes de services publics est sous l'autorité et la surveillance de la Twin Rivers Papers.

Le MaineDOT est responsable de la conception du pont, du processus d'appel d'offres du projet, de l'administration des contrats et de la supervision de la construction. Il incombera également au MaineDOT d'obtenir les approbations réglementaires aux États-Unis. Le MTINB effectuera les démarches nécessaires pour obtenir les approbations réglementaires au Canada pour le projet. Le ou les entrepreneurs retenus pour la construction du pont, la modification du point d'entrée terrestre et (ou) la démolition du pont et toute activité accessoire au projet devront suivre une formation en environnement et se conformer aux directives des documents suivants :

- *Construction Manual* (MaineDOT, 2003)[1]
- *Standard Specifications* (MaineDOT, 2014)[1]
- *Best Management Practices for Erosion and Sedimentation Control 2008* (MaineDOT, 2008)[1]
- *Maine Erosion and Sediment Control Practices Field Guide for Contractors* (MDEP, 2014)[1]
- Deux plans propres au projet seront élaborés par le ou les entrepreneurs et soumis à l'approbation du MaineDOT : un *plan de prévention et de lutte contre les déversements et de contremesures* et un *plan temporaire de lutte contre la pollution de l'eau et l'érosion du sol*.

De plus, du côté canadien du projet, le ou les entrepreneurs devront se conformer aux documents suivants :

- *Manuel de gestion de l'environnement* (MGE) (MTINB, 2010)[1] : le MGE est un document exhaustif qui expose des procédures et des méthodes pour éviter les effets environnementaux pendant :

  – les phases de planification et de conception : les contraintes physiques et environnementales de la cartographie en vue du choix des corridors, la réduction des impacts environnementaux pendant les travaux d'arpentage et les reconnaissances en profondeur, le choix des tracés en plan et en profil qui réduisent les impacts au minimum, l'enregistrement auprès du MEGLNB de projets plus importants pour les études d'impact sur l'environnement;

  – les phases de construction et d'exploitation, d'entretien et de remise en état (EER) : les mesures de protection de l'environnement utilisées pour de nombreuses activités, notamment le défrichage, l'essouchement, l'excavation, l'installation de ponceaux, l'EER l'été et l'hiver, les lieux d'élimination des déchets, la manutention de produits dangereux, l'entretien du pont et l'exploitation des traversiers.

  Le MGE contient également des mesures de protection pour les zones écosensibles, comme l'approvisionnement en eaux domestiques, les bassins hydrographiques désignés, les ressources historiques, les terres agricoles, les ressources forestières, les zones écosensibles, les plans d'eau classés, les estuaires, les terres humides, l'habitat du poisson, l'habitat faunique et l'habitat des espèces menacées.

- *Devis types pour la construction routière* (MTINB, 2015)[1]: le MTINB ajoutera certaines spécifications (dont des spécifications environnementales) aux documents contractuels préparés par le MaineDOT.

[1] Accessible en ligne, consulter la section Bibliographie à la fin du document.

- Le *plan de gestion environnementale propre au site* sera préparé par la Direction du tracé des routes du MTINB pour ce projet, une fois les processus de l'EIE provinciale et d'évaluation environnementale fédérale terminés. Ce plan sera préparé avant le début de la construction et comprendra des mesures d'atténuation propres au site qui ne sont pas déjà traitées dans le MGE.

Pendant la construction, un représentant du MaineDOT sera responsable de l'inspection sur place pour assurer le respect de toutes les spécifications de construction et restrictions de permis, y compris les mesures de protection de l'environnement.

2.4 Émissions, rejets et déchets

2.4.1 Sources d'émissions atmosphériques

L'équipement de construction employé pour construire le nouveau pont et démolir le pont existant produira des émissions de poussière et des émissions de gaz à effet de serre (GES). Des émissions de GES seront également générées par l'infrastructure routière existante lorsque les camions livreront les fournitures au chantier. Un calcul préliminaire des émissions de GES a été effectué par Stantec Consulting Ltd. (Stantec, 2018), dont :

- les émissions de GES associées à l'utilisation de machinerie lourde pendant l'étape de construction du projet;

- les émissions de GES actuelles pendant l'exploitation du pont existant qui sont associées aux camions utilitaires lourds circulant vers les autres ponts situés en amont et en aval du pont international entre Madawaska et Edmundston;

- une estimation des émissions de GES associées à l'exploitation du futur pont qui sera en mesure d'accueillir la circulation des camions lourds (il ne sera plus nécessaire de faire un détour).

<u>a) Étape de construction</u>

Voici les hypothèses formulées pour effectuer les calculs :

- l'équipement de construction type pour un projet de remplacement de pont sera utilisé;
- la construction durera trois ans, six mois par année, chaque année;
- l'équipement fonctionnera douze heures par jour pendant cette période.

Une estimation de haut niveau des émissions associées à l'équipement utilisé pendant la construction indique 5 900 t CO_2e (tonnes d'équivalent en dioxyde de carbone).

b) Étape d'exploitation

Voici les hypothèses formulées pour effectuer les calculs :

- en moyenne, 73 camions par jour empruntaient le poste frontalier d'Edmundston avant les restrictions de poids (Transports Canada, 2017);
- la moitié des camions utilitaires qui utiliseraient normalement le pont entre Madawaska et Edmundston se rendent au pont entre Clair et Fort Kent situé à 32 kilomètres de là;
- la moitié des camions utilitaires qui utiliseraient normalement le pont qui relie Madawaska et Edmundston se rendent au pont entre Saint-Léonard et Van Buren situé à 43 kilomètres de là;
- une fois le projet terminé, la distance parcourue par trajet sera réduite de 32 à 43 kilomètres;
- un trajet de 143/132 kilomètres a été présumé dans les conditions actuelles (un trajet de base de 100 km plus la distance supplémentaire pour le détour) et un trajet de 100 kilomètres a été présumé une fois le pont en exploitation.

Les émissions associées aux camions utilitaires lourds qui circulent dans le scénario actuel sont de 9,1 t CO_2e par jour, alors qu'une fois le nouveau pont en exploitation, les émissions seraient de 6,6 t CO_2e par jour. Les réductions estimées des émissions associées aux camions utilitaires lourds pouvant utiliser le nouveau pont sont de 2,5 t CO_2e par jour ou 923 t CO_2e par année.

Les mesures visant à limiter les émissions de poussière, les vibrations, les émissions de GES et la pollution sonore pendant la construction du côté canadien du projet seront conformes au MGE (MTINB, 2010), notamment les sections *5.6 Contrôle de la poussière, 5.8.2 Dynamitage, 5.19.2 Marche au ralenti* et *5.23.6 Zones sensibles au bruit.* Si d'autres mesures d'atténuation sont cernées pendant le processus d'examen de l'EIE provinciale, elles seront ajoutées au *plan de gestion environnementale propre* au site qui sera préparé pour ce projet.

2.4.2 Sources et lieux des rejets liquides

Le projet peut comprendre la construction de systèmes d'évacuation fermés. Des drains de pont seront également installés sur le pont proposé. Le nombre de sorties de drainage et de drains de pont, ainsi que leur emplacement, seront déterminés dans le cadre de la conception préliminaire. Aucun autre rejet liquide n'est prévu dans ce projet.

En cas de déversement accidentel

- Dans le Maine, des mesures d'intervention d'urgence sont établies et appliquées conformément à la *Clean Water Act* américaine. Des plans de lutte contre la pollution de l'eau et l'érosion du sol sont préparés pour tous les projets de construction incluant du terrassement entrepris par le MaineDOT. Le MaineDOT a établi la norme Specification 656 – Temporary Soil Erosion and Water Pollution Control, qui exige que l'entrepreneur élabore un plan de lutte contre la pollution de l'eau et l'érosion, le fasse approuver par le MaineDOT et le mette en œuvre pendant la durée du contrat. Cette norme comporte des exigences concernant la documentation des inspections et de l'entretien ainsi qu'un plan de prévention et de lutte contre les déversements et de contremesures. Les projets d'entretien et de construction incluant du terrassement réalisés par des employés de l'État doivent également mettre en œuvre un plan de lutte contre la pollution de l'eau et l'érosion du sol. Ce manuel, qui est mentionné et intégré dans cette norme, fournit des directives et des spécifications pour la mise en œuvre de pratiques exemplaires de gestion. Ces exigences sont appliquées par la Surface Water Quality Unit (SWQU) de l'Environmental Office du MaineDOT.

- Au Nouveau-Brunswick, des mesures d'intervention d'urgence et des mesures de prévention pour éviter la contamination sont incluses dans les sections ci-après du MGE (MTINB, 2010) : *5.12 Gestion des déversements, 5.13 Stockage et manutention des produits pétroliers* et *5.14 Stockage et manutention d'autres matières dangereuses.*

2.4.3 Types de déchets et plans d'élimination de ces déchets

Le pont existant devrait être désaffecté et enlevé. La superstructure d'acier deviendra la propriété de l'entrepreneur et sera probablement recyclée. La superstructure existante peut contenir de la peinture au plomb. Par conséquent, les documents contractuels comporteront des dispositions permettant de répondre aux exigences relatives à la réduction de la pollution et à la manutention. Les piles en béton devraient être isolées de l'écoulement fluvial avant leur démolition. Les débris de béton résultant des travaux seront transportés et éliminés dans un site d'enfouissement approuvé.

2.5 Phases du projet et calendrier

2.5.1 Calendrier

Le travail de conception du pont et le processus d'approbation réglementaire se dérouleront simultanément au cours des deux prochaines années, et l'étape de construction durera probablement trois ans. L'ouverture du pont devra coïncider avec celle du nouveau point d'entrée terrestre de Madawaska qui sera construit en même temps (mais qui ne fait pas partie de ce projet). Un calendrier de projet plus précis sera préparé au cours de l'étape de conception préliminaire.

2.5.2 Principales activités du projet

Au cours de la conception préliminaire de ce projet, le MaineDOT et le MTINB évalueront plusieurs options dans le cadre d'une étude des types de ponts afin de déterminer la faisabilité, les avantages et les inconvénients des différents types de structures, de configurations des travées et de méthodes de construction en tenant compte de facteurs comme la longévité, la constructibilité, le calendrier, les effets environnementaux et les coûts. L'étude menée sur les ponts comprendra une évaluation des options en vue d'éviter et de réduire les effets environnementaux, dans la mesure du possible. Les effets néfastes potentiels de la construction varieront selon le type de structure et la méthode de construction choisis.

Les principaux éléments et activités de construction énumérés ci-dessous ont été prévus en se fondant sur les résultats de l'étude de faisabilité et de planification. Ces éléments et ces activités seront précisés au cours de la conception préliminaire, dont les résultats peuvent exiger d'apporter des modifications à l'ouvrage présumé.

Infrastructure (culées, piles et semelles)

- La construction des fondations pour les piles, y compris l'installation potentielle de pieux battus ou de batardeaux, devrait nécessiter de la machinerie lourde soutenue par un chevalet ou une plate-forme d'accès placé sur des barges ou par d'autres moyens d'accès dans les limites de la rivière. Les batardeaux devraient être démolis une fois la construction terminée.

- La machinerie lourde servant à la construction des fondations des culées sera installée au sol à proximité des culées.

- Les piles devraient être érigées à l'intérieur des batardeaux. La livraison des matériaux devrait s'effectuer par le chevalet de l'ouvrage ou la plate-forme d'accès ou au moyen d'une barge.

- La construction de la culée canadienne exigera probablement l'installation d'un écran en palplanches (ou d'une stratégie semblable de retenue de la terre) entre la culée proposée, le pont existant et le poste frontalier pour que le pont existant puisse rester ouvert pendant la construction.

- La construction des piles, des culées et du mur de retenue comprendra l'excavation, l'installation et l'enlèvement ultérieur de coffrages, la mise en place d'armatures en acier, le coulage de béton, l'installation d'éléments de mur préfabriqués et du remblayage.

Modifications aux approches du pont et au point d'entrée canadien

- La construction des approches du pont et des berges comprendra l'apport et le compactage de matériau granulaire et le recouvrement d'un revêtement en asphalte.

- Les modifications au poste frontalier canadien sur un terrain fédéral nécessiteront l'enlèvement du revêtement, des trottoirs et des bordures existants, l'apport et le compactage de matériau granulaire, l'application d'un revêtement en asphalte, l'installation de bordures et de trottoirs et le déplacement d'un petit hangar d'entreposage. À l'heure actuelle, aucune modification au bâtiment existant n'est prévue, mais les modifications jugées nécessaires pourraient être apportées selon les résultats de la conception préliminaire.

Superstructure incluant le tablier du pont

- La construction de la superstructure devrait être effectuée par des grues placées sur des chevalets, des plates-formes d'accès ou des barges. Certaines options de pont permettraient également de construire la superstructure en utilisant des méthodes de construction de portique de lancement ou équilibrée en porte-à-faux.

- La construction de la superstructure peut également nécessiter l'utilisation de portiques temporaires ou de tours d'étaiement temporaires pour soutenir les segments de poutre pendant la construction. Les portiques temporaires pourraient nécessiter l'installation de pieux battus à l'aide de matériel de battage de pieux sur des barges.

- La livraison et le dépôt des matériaux seront effectués par des grues soutenues par des routes d'accès temporaires, des chevalets temporaires, des plates-formes d'accès ou des barges.

- La construction comprendra l'installation et l'enlèvement ultérieur des coffrages, la mise en place d'armatures en acier et le coulage du béton. Les éléments divers, comme les parapets de pont, seront installés depuis le tablier une fois celui-ci terminé, après la prise du béton.

Zone de rassemblement

- Des zones de rassemblement seront nécessaires du côté canadien et du côté américain de la rivière. Les emplacements de ces zones n'ont pas encore été déterminés. Toutefois, les zones de rassemblement et de travail devront se trouver à proximité des ponts proposé et existant pour assurer un dégagement raisonnable pour les activités de construction et la livraison des matériaux. D'autres zones de rassemblement à l'écart du pont proposé seront également requises pour permettre à l'entrepreneur d'exercer ses activités de dépôt et de rassemblement.

- Des routes d'accès temporaires seront également requises (nivelage du site, apport de matériau granulaire et compactage) pour assurer un corridor entre les routes locales, la zone de construction, de même que les chevalets de l'ouvrage et les plates-formes d'accès de l'entrepreneur.

Enlèvement du pont existant

- Les poutrelles principales à treillis seront enlevées sur place ou récupérées sur les piles et transportées vers une zone de rassemblement pour être démolies. Toutefois, le transport des grosses poutrelles principales à treillis vers une zone de rassemblement pourrait ne pas être réalisable. Dans ce cas, les poutrelles pourraient être démolies sur place à l'aide de grues placées sur des chevalets, des plates-formes d'accès ou des barges.

- La démolition du pont peut nécessiter l'utilisation de portiques temporaires ou de tours d'étaiement temporaires pour soutenir les poutrelles principales à treillis pendant la démolition. Les portiques temporaires pourraient nécessiter l'installation de pieux battus à l'aide de matériel de battage de pieux sur des barges. Étant donné que ces activités occasionnent une faible perturbation, les fondations à pieux foncés ne seraient pas

construites à l'intérieur d'un batardeau, mais elles utiliseraient plutôt des rideaux de contrôle de la turbidité ou des moyens semblables.

- Les culées en béton seront enlevées à l'aide d'outils pneumatiques comme des marteaux pneumatiques et des ciseaux émoussés.

- La méthode d'enlèvement des piles devrait comprendre l'utilisation de batardeaux et (ou) de rideaux de contrôle de la turbidité. L'enlèvement des piles s'effectuera depuis des barges et (ou) les chevalets temporaires de l'ouvrage. La méthode de démolition proposée sera confirmée au cours des étapes subséquentes de conception du projet.

3 Emplacement du projet

3.1 Description de l'emplacement du projet désigné

Le projet est situé dans le nord-ouest du Nouveau-Brunswick et traverse la rivière Saint-Jean qui constitue la frontière internationale avec l'État du Maine, aux États-Unis. Le pont fournit un lien entre le centre-ville d'Edmundston (au Nouveau-Brunswick) et celui de Madawaska (dans le Maine). Le pont passe également au-dessus des voies ferrées qui longent les rives de la rivière dans les deux pays.

3.1.1 Coordonnées

Les coordonnées ci-dessous sont fondées sur le tracé conceptuel qui a été préparé dans le cadre de l'étude de faisabilité et de planification du projet. Les coordonnées finales du pont peuvent changer étant donné que le tracé sera établi définitivement au cours de la conception préliminaire.

- Extrémité nord du futur pont (sur la rive canadienne de la rivière) : 47° 21' 41,3" N, 68° 19' 43,7 O.
- Limite sud du côté canadien du futur pont (l'emplacement de la frontière se trouve environ au milieu de la rivière) : 47° 21' 35,8" N, 68° 19' 51,6" O.
- Limite sud du futur pont (sur la rive américaine de la rivière) : 47° 21' 28,6" N, 68° 20' 02,4 O.

3.1.2 Plans du site

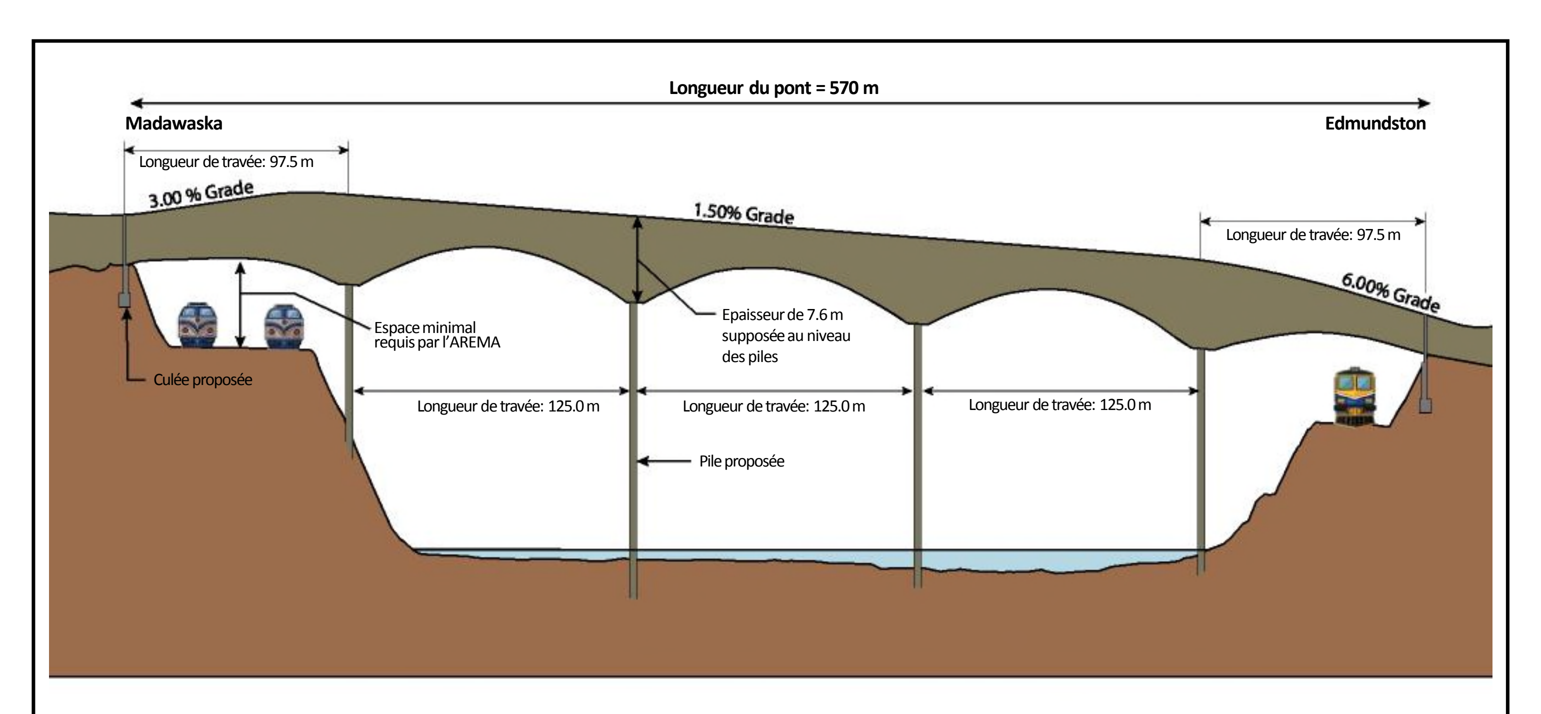
Les dessins préliminaires présentés sur les figures 3.1 à 3.3 représentent les trois configurations de ponts envisagées présentement. D'autres modifications et des précisions seront apportées à la conception du pont pendant l'étape de conception préliminaire, en consultation avec les organismes frontaliers (l'ASFC et la CBP).

3.1.3 Cartes

La figure 3.4 montre l'emplacement du projet à Edmundston et les infrastructures de transport dans le secteur. Les limites de la ville sont larges et s'étendent au-delà de la zone entière visible sur la figure du côté canadien de la frontière. La figure 3.5 illustre le zonage municipal à proximité du pont et l'étendue de la propriété de l'ASFC (propriété fédérale).

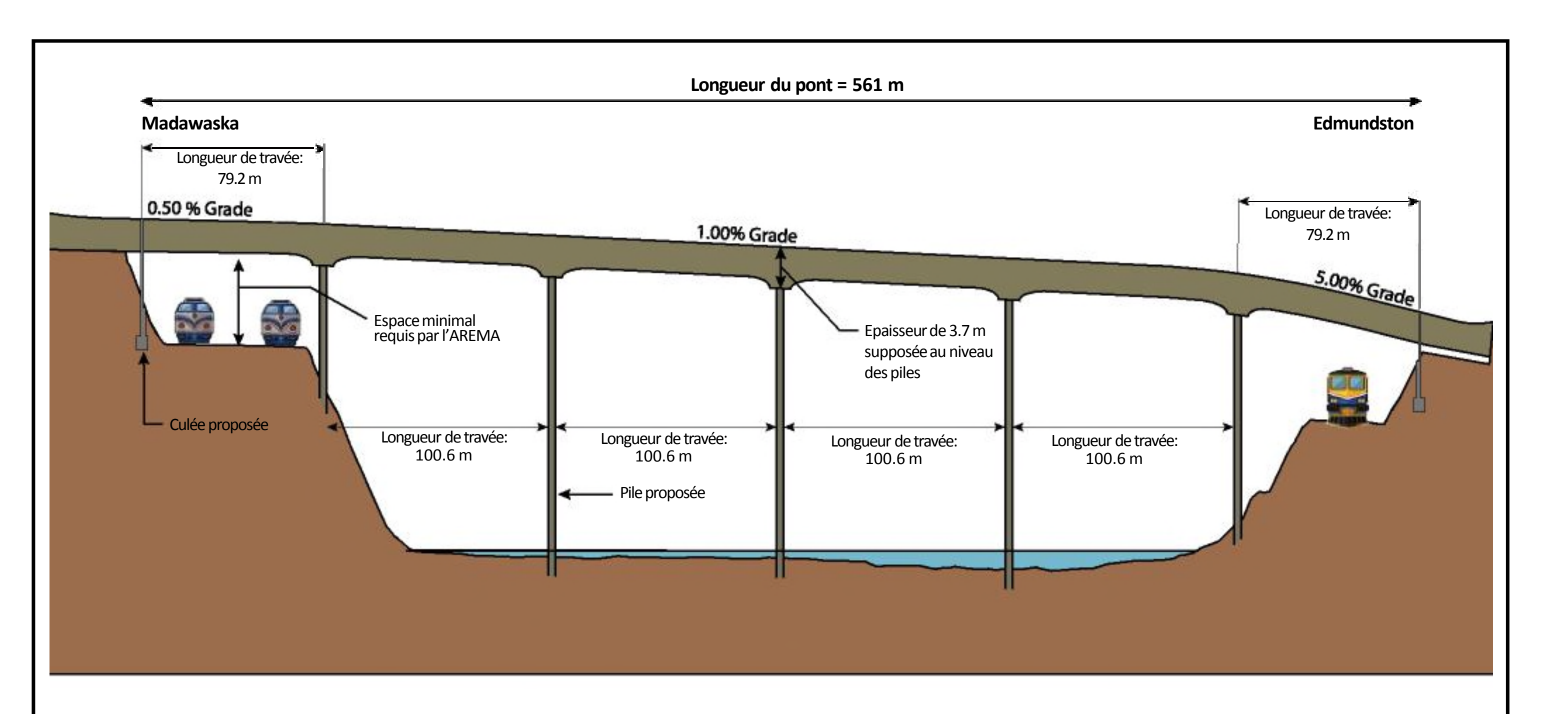
3.1.4 Photographies

Des photographies du pont existant et de l'emplacement du futur pont sont présentées sur les figures 3.6 et 3.7.



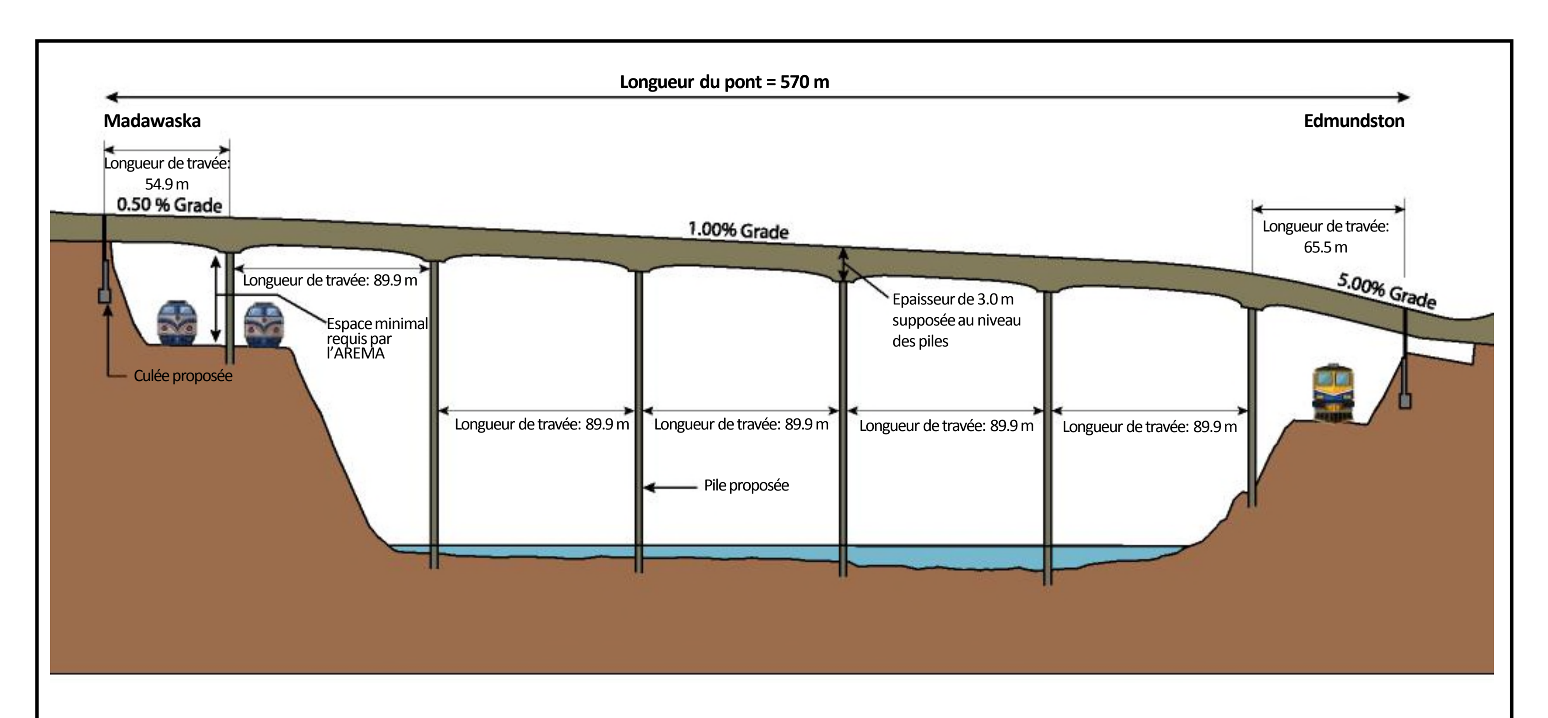
Chemin de fer Canadien National
Pont avec 5 travées
Pile proposée
Poste frontalier canadien
Rivière Saint-Jean
CANADA
ETATS-UNIS
Point d'entrée terrestre de Madawaska existant
Nouveau point d'entrée terrestre de Madawaska proposé
Maine Northern Railway
Twin Rivers Paper Company
Twin Rivers Paper Company
Bridge Avenue
Mill Street
Main Street

Description de projet **Alternative No. 1 (pont avec 5 travées)** **Plan et profil**	Project: **Pont international entre Madawaska et Edmundston**	
	Date: **2018/11/20**	Figure: **3.1**

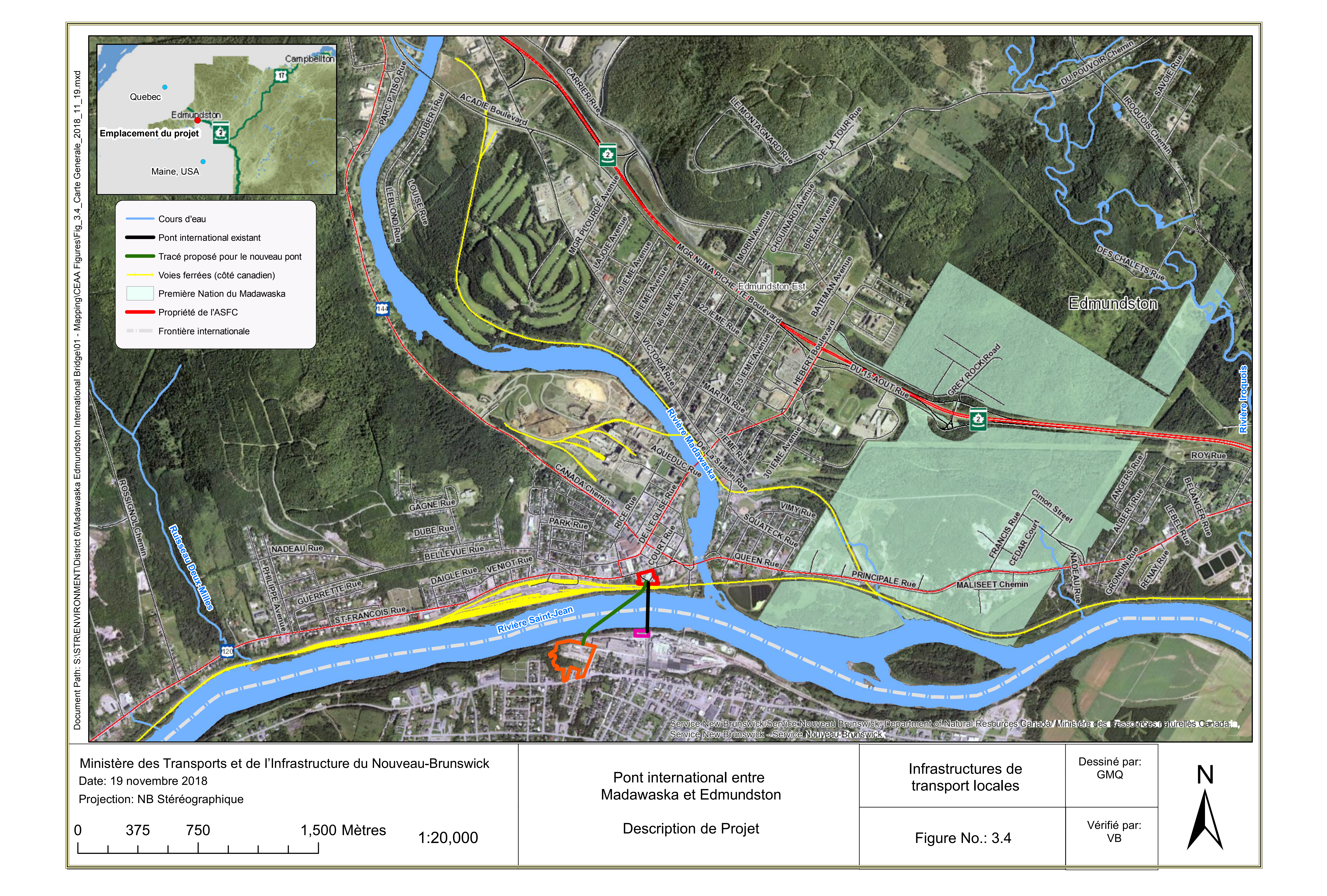


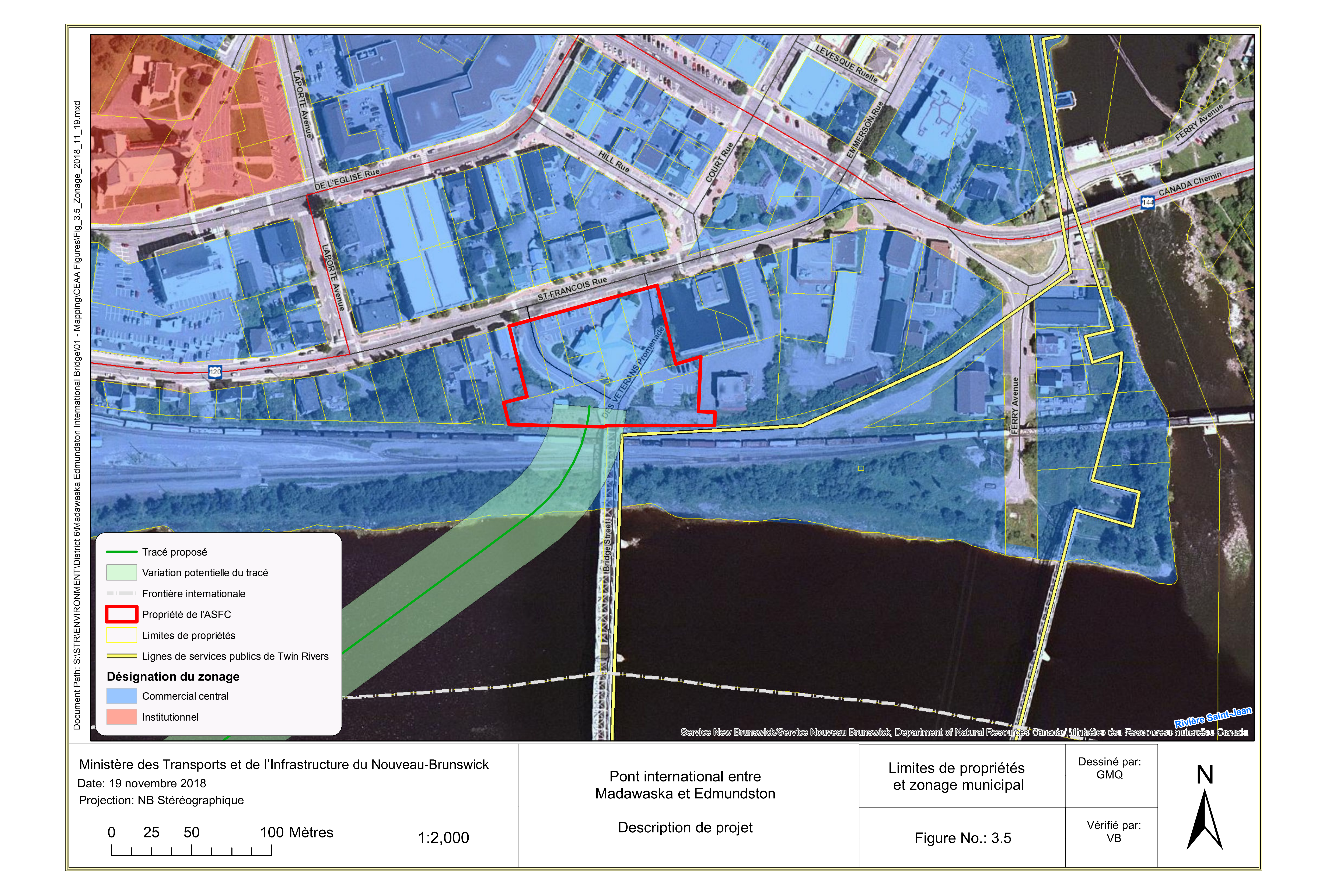
Chemin de fer Canadien National
Pont avec 6 travées
Pile proposée
Poste frontalier canadien
Rivière Saint-Jean
CANADA
ETATS-UNIS
Point d'entrée terrestre de Madawaska existant
Nouveau point d'entrée terrestre de Madawaska proposé
Maine Northern Railway
Twin Rivers Paper Company
Twin Rivers Paper Company
Mill Street
Bridge Avenue
Main Street
Bridge Street
ST FRANCOIS Rue
DE L'EGLISE Rue
SORMANY Rue
D'AMOURS Rue
DE LA MONTAGNE Rue
CANADA Chemin
HILL Rue
COURT Rue
EMMERSON Rue
FERRY Avenue
LAPORTE Avenue

Description de projet Alternative No. 2 (pont avec 6 travées) Plan et profil	Project: Pont international entre Madawaska et Edmundston
	Date: 2018/11/20 — Figure: 3.2



Description de projet **Alternative No. 3 (pont avec 7 travées)** **Plan et profil**	Project:	**Pont international entre Madawaska et Edmundston**
	Date: **2018/11/20**	Figure: **3.3**


Campbellton
Quebec
Edmundston
Emplacement du projet
Maine, USA
Cours d'eau
Pont international existant
Tracé proposé pour le nouveau pont
Voies ferrées (côté canadien)
Première Nation du Madawaska
Propriété de l'ASFC
Frontière internationale
Document Path: S:\STR\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_3.4_Carte Generale_2018_11_19.mxd
Edmundston
Edmundston-Est
Rivière Madawaska
Rivière Saint-Jean
Ruisseau Deux-Milles
Rivière Iroquois
ACADIE Boulevard
CARRIER Rue
DU POUVOIR Chemin
SAVOIE Rue
IROQUOIS Chemin
LE MONTAGNARD Rue
DE LA TOUR Rue
MORIN Avenue
CHOUINARD Avenue
BREAU Avenue
BATEMAN Avenue
MGR NUMA PICHÉ Boulevard
HÉBERT Boulevard
DU 15 AOUT Rue
GREY ROCK Road
DES CHALETS Rue
ROY Rue
MGR PLOURDE Avenue
LAJOIE Avenue
VICTORIA Rue
MARTIN Rue
CANADA Chemin
AQUEDUC Rue
DE LA Station Rue
VIMY Rue
SQUATECK Rue
QUEEN Rue
PRINCIPALE Rue
MALISEET Chemin
Cimon Street
FRANCIS Rue
CEDAR Court
NADEAU Rue
ANGERS Rue
ALBERT Rue
LEBEL Rue
BÉLANGER Rue
GRONDIN Rue
RENAY Rue
PARC P TISO Rue
HUBERT Rue
LEBLOND Rue
LOUISE Rue
GAGNE Rue
DUBE Rue
BELLEVUE Rue
PARK Rue
RICE Rue
DE L'EGLISE Rue
COURT Rue
NADEAU Rue
PHILIPPE Avenue
GUERRETTE Rue
DAIGLE Rue
VENIOT Rue
ST-FRANCOIS Rue
ROSSIGNOL Chemin
Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada/ Ministère des Ressources naturelles Canada,
Service New Brunswick - Service Nouveau-Brunswick
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 19 novembre 2018
Projection: NB Stéréographique
0 375 750 1,500 Mètres
1:20,000
Pont international entre Madawaska et Edmundston
Description de Projet
Infrastructures de transport locales
Figure No.: 3.4
Dessiné par: GMQ
Vérifié par: VB
N



Document Path: S:\STR\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_3.5_Zonage_2018_11_19.mxd
LAPORTE Avenue
DE L'EGLISE Rue
HILL Rue
COURT Rue
LEVESQUE Ruelle
EMMERSON Rue
FERRY Avenue
CANADA Chemin
144
ST-FRANCOIS Rue
120
DES VETERANS Promenade
Bridge Street
Rivière Saint-Jean
Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada / Ministère des Ressources naturelles Canada
Tracé proposé
Variation potentielle du tracé
Frontière internationale
Propriété de l'ASFC
Limites de propriétés
Lignes de services publics de Twin Rivers
Désignation du zonage
Commercial central
Institutionnel
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 19 novembre 2018
Projection: NB Stéréographique
0 25 50 100 Mètres
1:2,000
Pont international entre Madawaska et Edmundston
Description de projet
Limites de propriétés et zonage municipal
Figure No.: 3.5
Dessiné par: GMQ
Vérifié par: VB
N



Entrée du poste frontalier canadien



Rive nord et culée du pont existant





Vue depuis le côté nord du pont, en regardant vers l'ouest

Description de projet **Photographies prises le 28 novembre 2017 (du coté canadien du pont)**	Project: **Pont international entre Madawaska et Edmundston**		
	Date: **2018/11/20**	Figure: **3.6**	



Rivière Saint-Jean en amont du pont existant (en regardant vers l'ouest)



Rivière Saint-Jean en aval du pont existant



Pile de pont existante située la plus au nord



Entrée du pont existant – côté canadien

Description de projet **Photographies**	Project: **Pont international entre Madawaska et Edmundston**	
	Date: **2018/11/20**	Figure: **3.7**

3.1.5 Proximité du projet avec les résidences, des terres traditionnelles et des territoires domaniaux

3.1.5.1 Résidences permanentes, saisonnières ou temporaires

À l'ouest du poste frontalier canadien :

- un cabinet de dentiste (80, rue Saint-François);
- un petit immeuble à logements (82, rue Saint-François);
- une résidence (88, rue Saint-François).

À l'est du poste frontalier canadien :

- une succursale de la Banque Royale du Canada (RBC).

De l'autre côté de la rue, de l'ouest à l'est :

- un garage de stationnement, quelques résidences et des locaux commerciaux (magasins de détail/bureaux).

Le quartier élargi est composé d'un milieu urbain peuplé, incluant des résidences et des petites entreprises.

3.1.5.2 Territoires traditionnels, terre octroyée par entente (en vertu d'un accord de revendication territoriale) et terres ou ressources actuellement utilisées à des fins traditionnelles par les Autochtones

La collectivité de la Première Nation du Madawaska se trouve à environ un kilomètre à l'est du projet (voir la figure 3.4). Les Autochtones de cette collectivité, de même que d'autres collectivités des peuples Wolastoqey, utilisent probablement la rivière Saint-Jean comme ressource dans la zone du projet (pour la pêche et les activités récréatives).

Les terres réservées à la collectivité de la Première Nation du Madawaska couvrent environ 700 acres. En 1996, la collectivité a entrepris un processus de revendications spéciales avec le gouvernement fédéral pour demander d'agrandir la superficie de la réserve (3 900 acres – incluant la zone de la réserve actuelle). La revendication territoriale a été réglée en faveur de la Première Nation du Madawaska en novembre 2017 par le Tribunal des revendications particulières du Canada. Les 3 200 acres de terres supplémentaires, qui comprennent la zone du projet, ne seront pas rendus à la Première Nation par le règlement de revendications spéciales,

une compensation financière lui sera plutôt accordée. On peut obtenir de plus amples renseignements sur la décision rendue à l'adresse :

http://www.cbc.ca/news/canada/new-brunswick/land-claim-victory-madawaska-maliseet-first-nation-1.4426546

et à l'adresse :

https://cimtchau.ca/nouvelles/revendication-territoriale-malecite-aucun-impact-sur-la-ville-dedmundston/

3.1.5.3 Terrains domaniaux

Les terrains domaniaux situés dans la zone du projet sont formés de plusieurs parcelles qui entourent le poste frontalier canadien, les routes adjacentes et une zone d'entreposage (les parcelles à l'intérieur de la ligne rouge sur la figure 3.5).

3.2 Utilisations des terres et des eaux

La propriété et le zonage des terres et des eaux susceptibles d'être touchées par le projet sont décrits à la section ci-après, dans la mesure où ils sont connus à ce stade-ci.

3.2.1 Désignations de zonage

L'utilisation des sols dans la zone commerciale du centre-ville d'Edmundston se partage entre bâtiments commerciaux, industriels et résidentiels (Ville d'Edmundston, 2008). La figure 3.5 montre le zonage municipal dans la zone du projet. La désignation de zonage à l'extrémité nord du pont (incluant les voies ferrées) est la suivante : « Zones commerciales – Centrales (C2A) » (Ville d'Edmundston, 2018).

La voie ferrée de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) longe la rivière Saint-Jean, et la gare de triage du CN à Edmundston est située à l'ouest du pont existant; de six à dix trains passent sous le pont existant chaque jour (CN, 2018).

3.2.2 Description officielle du terrain qui sera utilisé

Voici la description des parcelles de terrain domanial (propriété de l'ASFC) sur lesquelles le poste frontalier canadien est construit :

> « Toutes ces parcelles de terrain qui appartiennent à Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada situé au 66, rue Saint-François à Edmundston, paroisse de Madawaska, comté de Madawaska, province du Nouveau-Brunswick, sont plus particulièrement décrites comme suit :
>
> elles sont délimitées au nord par la limite sud de la rue Saint-François, au sud par la limite nord de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, à l'ouest par des propriétés qui appartiendraient à Gilles Pelletier Corporation Professionnelle ainsi qu'à Gilbert Bard et Jacques Bard et à l'est par des propriétés qui appartiendraient à la Banque Royale du Canada et à l'Église du Saint-Esprit Inc., pour une superficie totale de plus ou moins 0,807 hectare. Les propriétés concernées sont indiquées en rouge sur la carte jointe. » (Voir la figure 3.5)

Le terrain qui s'étend entre les propriétés fédérales et la rive de la rivière appartient à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Selon les enquêtes préliminaires (une consultation auprès du ministère du Développement de l'énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick), tout semble indiquer que le fond de la rivière entre la rive et la frontière internationale (située au milieu de la rivière) appartient au propriétaire des hauteurs, dans ce cas-ci, le CN également.

3.2.3 Plans d'utilisation des terres, d'utilisation d'eau, de gestion ou de conservation des ressources

On ne sait pas pour l'instant si de l'eau souterraine est utilisée à proximité du pont ni si tous les bâtiments sont desservis en eau municipale. Les effets possibles sur l'utilisation de l'eau souterraine et des terres seront évalués pendant le processus de l'EIE provinciale, et des mesures d'atténuation appropriées seront élaborées.

Le ministère du Développement de l'énergie et des ressources du Nouveau-Brunswick a été contacté et a confirmé qu'il n'existe aucun plan de gestion ou de conservation des ressources dans la zone du projet.

3.2.4 Accès à des terres et à des ressources actuellement utilisées à des fins traditionnelles par les Autochtones

Il n'est pas prévu que la réalisation de ce projet nécessite l'utilisation et l'occupation de terres et de ressources, qui sont actuellement utilisées à des fins traditionnelles par des groupes autochtones, pas plus que l'accès à de telles terres et ressources.

4 Participation du gouvernement fédéral

4.1 Appui financier prévu de la part du gouvernement fédéral

Compte tenu du coût du pont proposé, le MTINB et le MaineDOT feront une demande de fonds fédéraux du côté américain et peut-être du côté canadien. La formule de financement pour la conception et la construction de la structure de remplacement n'est pas encore définitive.

4.2 Terrains domaniaux qui pourraient être utilisés pour la réalisation du projet

La ligne rouge sur la figure 3.5 indique l'étendue des terrains domaniaux (propriété de l'ASFC) adjacents au pont international existant.

Les zones de dépôt et de travail comprendront des parties de la propriété de l'ASFC. Une fois le nouveau pont construit, la situation sur le plan des servitudes et des emprises sera très semblable à ce qu'elle est maintenant. Le tracé de certaines routes sera amélioré sur la propriété de l'ASFC pour faciliter la circulation des véhicules sur le nouveau pont.

4.3 Permis, licences ou autres autorisations du gouvernement fédéral

Les principaux permis, licences ou autres autorisations du gouvernement fédéral généralement liés aux considérations environnementales qui devraient être requis pour le présent projet, au Canada, sont énumérés au tableau 1.1 à la section 1.4.

5 Conditions existantes et effets potentiels sur l'environnement

La frontière internationale se situe environ au milieu du chenal de la rivière Saint-Jean et suit longitudinalement la rivière à l'emplacement du pont. Cette description de l'environnement met l'accent sur les caractéristiques environnementales susceptibles d'être touchées par le projet sur le territoire canadien, alors que les effets sur le territoire américain font l'objet d'évaluations environnementales appropriées dans ce pays. Du côté canadien, le nouveau pont proposé touchera la rive de la rivière à peu près au même endroit que le pont existant. Du côté américain, l'extrémité du pont sera située à plusieurs centaines de mètres en amont de la culée existante.

Aux fins de cette évaluation préliminaire, la « zone du projet » comprend le côté canadien de la rivière Saint-Jean situé entre environ 100 mètres en amont de l'emplacement du futur pont international et 100 mètres en aval du pont existant, plus le territoire situé entre la rue Saint-François et les rives de la rivière, y compris quelques propriétés privées, la propriété de l'ASFC et les voies ferrées (voir la figure 5-1).

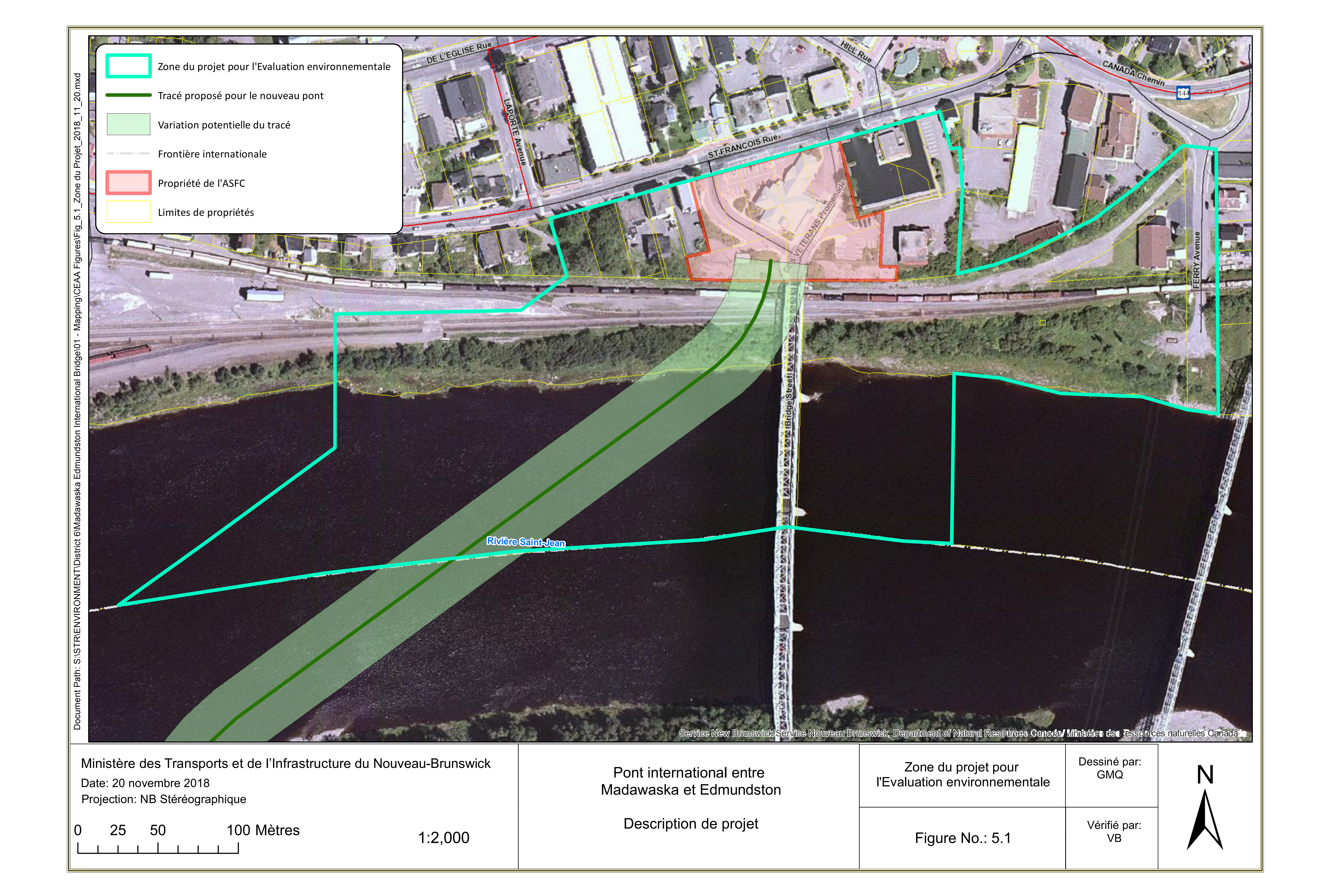
5.1 Milieux physique et biologique de l'environnement

5.1.1 Milieu physique

Edmundston est située dans l'écodistrict de Madawaska, dans l'écorégion du bas-plateau central (Zelazny, 2007), une région montagneuse très boisée et profondément incisée par des rivières au courant rapide qui convergent vers la rivière Saint-Jean. La ville d'Edmundston, qui se trouve dans une zone basse, à la jonction de la rivière Madawaska et de la rivière Saint-Jean, est entourée de grosses collines.

La géologie de surface à l'intérieur de la zone du projet se compose de till de fond peu profond contenant des alluvions à proximité, le long de la rivière Madawaska à l'est (Rampton, 1984). Le substrat rocheux sous-jacent aux environs d'Edmundston est composé d'ardoise dévonienne non calcaire et de siltite datant de la formation du Témiscouata (Zelazny, 2007). La zone du projet descend légèrement en pente vers la rivière Saint-Jean et est bien drainée.

L'élévation habituelle du niveau d'eau de la rivière à Edmundston est d'environ 136 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer. Les altitudes au sommet des collines des deux côtés de la rivière varient entre 300 et 400 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer. Le pont international existant enjambe la rivière Saint-Jean à environ 350 mètres en amont de la confluence de la rivière Madawaska.


Zone du projet pour l'Evaluation environnementale
Tracé proposé pour le nouveau pont
Variation potentielle du tracé
Frontière internationale
Propriété de l'ASFC
Limites de propriétés
DE L'EGLISE Rue
HILL Rue
CANADA Chemin
LAPORTE Avenue
ST-FRANCOIS Rue
DES VETERANS Promenade
FERRY Avenue
Bridge Street
Rivière Saint-Jean
Document Path: S:\STRI\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_5.1_Zone du Projet_2018_11_20.mxd
Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada / Ministère des Ressources naturelles Canada
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 20 novembre 2018
Projection: NB Stéréographique
0 25 50 100 Mètres
1:2,000
Pont international entre Madawaska et Edmundston
Description de projet
Zone du projet pour l'Evaluation environnementale
Figure No.: 5.1
Dessiné par: GMQ
Vérifié par: VB
N

La rivière Saint-Jean coule vers l'est et traverse la zone du projet. Une station hydrométrique du Service géologique des États-Unis (USGS), USGS n° 01014000, est installée dans la rivière Saint-Jean, en aval de la confluence de la rivière Fish, près de Fort Kent, dans le Maine, et de Clair, au Nouveau- Brunswick (latitude : 47°17'00" N, longitude : 68°35'07" O), à 32 kilomètres en amont de la zone du projet. À Clair, la zone de drainage de la rivière couvre 14 670 km^2 et le débit annuel moyen mesuré au cours des 90 dernières années était de 280 m^3/s. Le débit était généralement plus faible en février (80 m^3/s) et plus élevé en mai (910 m^3/s). Pendant la période estivale/automnale, c'est en septembre que le débit est habituellement le plus faible (130 m^3/s) (USGS, 2018).

Les variations typiques de niveau d'eau à Edmundston étaient entre 134,3 et 142,9 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer de 1980 et 2015, et le niveau moyen était de 135,5 mètres pendant cette période, selon les données fournies par une station hydrométrique qu'exploite Environnement Canada. La jauge se trouve à 300 mètres en aval du pont (latitude : 47° 21' 38'' N, longitude : 68° 19' 29'' O, zone de drainage : 15 500 km^2). La partie de la rivière Saint-Jean située dans la région d'Edmundston est considérée comme étant une plaine inondable et à risque d'inondation, la plaine inondable s'étendant en amont de la rivière Madawaska, de la rivière Iroquois et de la rivière verte. Le niveau critique de crue dans la région d'Edmundston est de 139,0 m (géodésique). La carte de la plaine inondable dans la zone du pont montre que les limites de la plaine inondable sont restreintes par les berges abruptes de la rivière Saint-Jean dans la zone commerciale du centre-ville en amont du confluent de la rivière Madawaska.

Le tablier du pont existant est situé à plusieurs mètres au-dessus du niveau de la rivière le plus élevé enregistré. Le nouveau pont sera au moins aussi haut que le pont actuel.

Selon l'*Atlas canadien d'énergie éolienne* (ECCC, 2004), les vents dominants dans la zone du projet sont, par ordre décroissant de fréquence, du nord-ouest, de l'ouest, du sud-ouest et du sud. À l'échelle locale, la qualité de l'air est principalement influencée par l'usine de pâte à papier (à Edmundston) et l'usine de papier (à Madawaska) ainsi que par la circulation automobile dans les deux collectivités. À l'heure actuelle, en raison du point d'entrée terrestre américain trop petit, il arrive qu'une file de véhicules qui tournent au ralenti se forme sur le pont.

5.1.2 Ressources patrimoniales

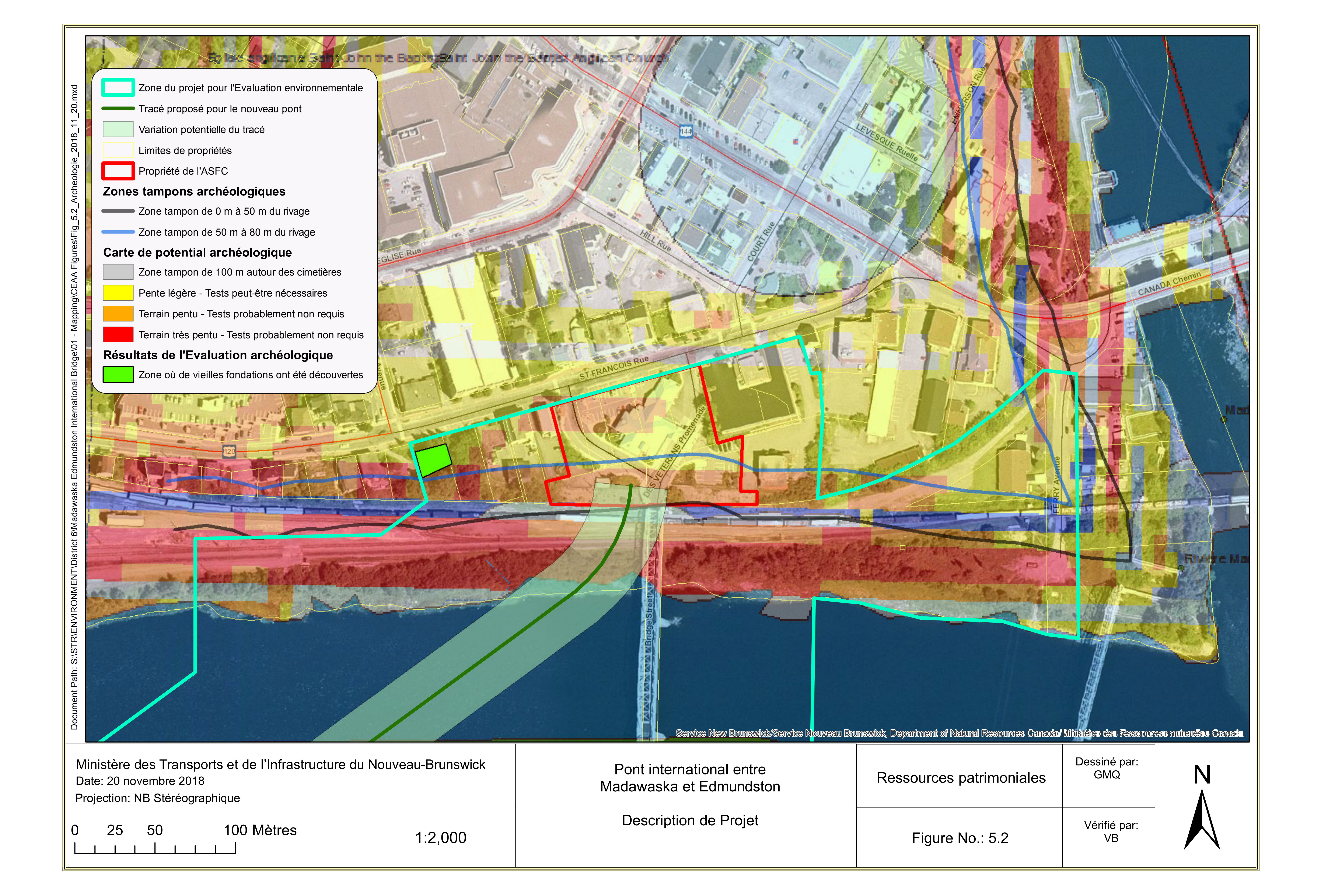
On entend par ressources patrimoniales les ressources, tant d'origine humaine que naturelle, liées aux activités du passé qui subsistent pour informer les sociétés actuelles et futures de ce passé. Ces caractéristiques de l'environnement sont relativement permanentes, bien que très subtiles. L'intégrité des ressources patrimoniales présentes sur un site est très vulnérable aux

activités de construction et de perturbation du sol. Au Nouveau-Brunswick, on évalue les ressources patrimoniales en effectuant une évaluation des effets potentiels du projet sur les ressources patrimoniales à l'aide d'une étude d'impact sur le patrimoine archéologique ou d'une évaluation des ressources patrimoniales bâties (ou d'une combinaison des deux), selon la nature des ressources patrimoniales potentielles dans les zones qui seront touchées par le projet. La zone du projet ne présente aucune ressource patrimoniale bâtie qui sera touchée par le projet.

Les ressources patrimoniales au Nouveau-Brunswick sont régies par la *Loi sur la conservation du patrimoine* (PNB, 2010). L'application de la loi est gérée par le ministère du Tourisme, du Patrimoine et de la Culture du Nouveau-Brunswick (MTPCNB). Au sein du MTPCNB, la Direction des services archéologiques (DSA) administre les ressources archéologiques, la Section des lieux patrimoniaux administre le patrimoine architectural, et l'Agence du Musée du Nouveau-Brunswick gère les ressources paléontologiques. La *Loi sur la conservation du patrimoine* stipule qu'il est interdit de faire des fouilles archéologiques ou paléontologiques sans avoir un permis, et que toute personne qui trouve des artefacts ou des fossiles au Nouveau-Brunswick doit les signaler le plus rapidement possible au MTPCNB.

La Direction des services archéologique dispose de lignes directrices (*Lignes directrices et procédures pour la conduite des évaluations archéologiques professionnelles au Nouveau-Brunswick*) (MTPCNB, 2012) qui précisent de la façon dont les études d'impact sur le patrimoine archéologique doivent être effectuées dans la province : La DSA tient une base de données des sites archéologiques répertoriés dans la province et a aussi classé la province selon divers degrés de présence potentielle de ressources patrimoniales. Avant le début des activités de construction des projets sous réglementation, une étude sur le terrain est habituellement exigée afin de déterminer la présence possible de ressources patrimoniales dans la zone du projet. Cette détermination peut se faire au moyen d'évaluations sur le terrain et (ou) d'études souterraines (c.-à-d. un sondage archéologique à l'aide d'une pelle).

En janvier 2018, à la suite d'une demande formulée par le MTINB, la DSA a produit une carte qui montre les divers degrés du potentiel archéologique dans la zone du projet et les environs (voir la figure 5.2). La DSA a déterminé que, de façon générale, toute zone à l'intérieur d'un rayon de 80 mètres d'un cours d'eau est considérée comme ayant un potentiel élevé de ressources archéologiques. Dans la zone du projet, ce potentiel a toutefois été réduit ou éliminé pour une partie considérable de la superficie en raison de la topographie très escarpée, particulièrement à proximité de la rivière Saint-Jean (les zones indiquées en orange et en rouge sur la carte).



Zone du projet pour l'Evaluation environnementale
Tracé proposé pour le nouveau pont
Variation potentielle du tracé
Limites de propriétés
Propriété de l'ASFC
Zones tampons archéologiques
Zone tampon de 0 m à 50 m du rivage
Zone tampon de 50 m à 80 m du rivage
Carte de potentiel archéologique
Zone tampon de 100 m autour des cimetières
Pente légère - Tests peut-être nécessaires
Terrain pentu - Tests probablement non requis
Terrain très pentu - Tests probablement non requis
Résultats de l'Evaluation archéologique
Zone où de vieilles fondations ont été découvertes
EGLISE Rue
HILL Rue
COURT Rue
LEVESQUE Ruelle
144
ST-FRANCOIS Rue
DES VETERANS Promenade
CANADA Chemin
FERRY Avenue
Bridge Street
120
Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada/ Ministère des Ressources naturelles Canada
Document Path: S:\STR\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_5.2_Archeologie_2018_11_20.mxd
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 20 novembre 2018
Projection: NB Stéréographique
0 25 50 100 Mètres
1:2,000
Pont international entre
Madawaska et Edmundston
Description de Projet
Ressources patrimoniales
Figure No.: 5.2
Dessiné par:
GMQ
Vérifié par:
VB
N

Une étude d'impact sur le patrimoine archéologique a été effectuée en septembre et en octobre 2018 par Stantec Consulting Ltd. (Stantec) :

- aucun site archéologique répertorié (soit un site de la période historique ou un site autochtone de l'époque pré-européenne) n'a été identifié dans la zone du projet pendant la recherche théorique menée aux fins de l'étude;

- l'évaluation sur le terrain que Stantec effectuée le 27 septembre 2018 a permis d'observer deux fondations de pierres sur deux propriétés privées adjacentes situées au nord-ouest de la zone du projet (voir la figure 5.2). Étant donné que ces deux caves sont probablement assez vieilles pour que la DSA les considère comme des ressources patrimoniales, elles seront répertoriées en tant que sites archéologiques auprès de la province grâce au processus d'inventaire des ressources archéologiques des Maritimes, puis incluses dans la base de données de la province. Les propriétés sur lesquelles se trouvent ces caves ont d'abord été incluses dans la zone du projet comme voie d'accès possible pendant la construction. Toutefois, elles sont escarpées et ne conviendront pas aux activités de construction. Pour le moment, les activités du projet ne devraient pas avoir d'incidence sur ces propriétés. Le MTINB consultera la DSA afin de déterminer si des mesures d'atténuation supplémentaires seront nécessaires en plus de répertorier les deux caves et d'éviter la zone. Aucun autre potentiel élevé de ressources archéologiques ou site autochtone de l'époque pré-européenne n'a été identifié dans la zone du projet pendant l'évaluation sur le terrain.

Un rapport paléontologique a été préparé par le Musée du Nouveau-Brunswick, à partir de sources d'informations connues (Miller, 2018). Le rapport indique que les formations géologiques dans la zone du projet sont des roches sédimentaires de la Formation Témiscouata datant de l'âge Dévonien (Miller, 2018). Le rapport indique qu'il n'y a pas de sites fossilifères répertoriés dans la zone du projet. Cependant, des fossiles ont été répertoriés à quelques kilomètres à l'est et à l'ouest de la zone du projet, donc il est possible que durant les travaux d'excavation du sous-sol rocheux, des fossiles soient trouvés (Miller, 2018). Si des fossiles sont trouvés pendant les travaux, le MTINB contactera le Musée du Nouveau-Brunswick.

Il y a 39 lieux du patrimoine provincial ou lieux historiques locaux inscrits au Répertoire des lieux patrimoniaux du Nouveau-Brunswick (NBRHP, 2018), et au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux (RCLP, 2018). Parmi ces 39 lieux, 10 sont situés dans un rayon de 2 km de la zone du projet. Cependant, aucun de ces lieux ne devraient être affectés par les travaux liés au projet.

5.1.3 Environnement aquatique

L'environnement aquatique dans la zone du projet est constitué d'un habitat d'eau douce.

À ce stade-ci, on sait que le projet laissera une empreinte dans les cours d'eau et une consultation auprès du MPO permettra de déterminer si cette empreinte causera des dommages aux poissons ou à leur habitat. Cela pourrait se traduire par l'obligation d'obtenir une autorisation de la *Loi sur les pêches*, laquelle comporterait une exigence de compenser pour atténuer les dommages causés aux poissons et à leur habitat.

5.1.3.1 Qualité de l'eau, poissons et leur habitat

L'environnement aquatique comprend la qualité de l'eau de surface, les poissons et leur habitat. Le cadre réglementaire régissant la protection de l'environnement aquatique comprend la *Loi sur l'assainissement de l'eau* provinciale et la *Loi sur les pêches* fédérale. Il existe un risque d'effets sur la qualité de l'eau de surface ainsi que sur l'importance et la qualité de l'habitat, en plus de la mortalité directe de poissons pendant les étapes de construction et d'exploitation, d'entretien et de remise en état. Le 6 février 2018, le gouvernement fédéral a proposé des modifications à la *Loi sur les pêches* et a « proposé des modifications visant à réinstaurer les protections perdues et à intégrer des mécanismes de protection modernes à la *Loi sur les pêches* » (MPO, 2018). L'évaluation des effets potentiels de ce projet tiendra compte des modifications proposées, au cas où celles-ci franchiraient avec succès toutes les étapes du processus parlementaire.

Un indice de la qualité de l'eau, tel qu'il a été établi dans le document *The Saint John River: A State of the Environment Report* (Canadian Rivers Institute, 2011) a évalué la qualité de l'eau pour la vie aquatique dans la rivière Saint-Jean selon des « tronçons ». La région d'Edmundston, qui se situe dans le tronçon 1, le tronçon en amont, a reçu une cote « moyenne » pour la qualité de l'eau en 2000, la dernière évaluation connue. L'extrait ci-dessous tiré de *The Saint John River: A State of the Environment Report* explique le sens de cette cote :

> « L'indice de qualité des eaux (IQE) a été élaboré par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) pour fournir un aperçu général des résultats des eaux de surface sur le plan environnemental (www.ccme.ca/fr/current_priorities/water/index.html). L'indice compile des données sur la fréquence et l'ampleur du dépassement des recommandations du CCME pour chaque mesure (« échec des analyses ») et les combine en une seule valeur. L'IQE tente de simplifier une grande quantité de données en quelque chose de plus significatif pour le public. Toutefois, elle ne peut remplacer des analyses chimiques détaillées de l'eau ou des mesures biologiques de rendement, par exemple, la

biodiversité. L'IQE varie toujours entre 0 et 100 et comporte quatre catégories de qualité de l'eau : excellente (de 95 à 100; la qualité de l'eau est très proche des niveaux naturels); bonne (de 80 à 94); moyenne (de 65 à 79); médiocre (de 45 à64); et mauvaise (de 0 à 44; la qualité de l'eau est presque toujours menacée ou détériorée). » [traduction]

L'habitat des poissons dans la zone du projet se compose d'une suite de seuils, de courants et de fosses peu dénivelés. La largeur à faible débit d'eau est d'environ 180 mètres et la largeur au niveau de débordement est d'environ 225 mètres (voir la photo 5.1 ci-dessous). L'habitat favoriserait une utilisation toute l'année par des poissons adaptés aux eaux tempérées et aux eaux chaudes.



Photographie 5.1. La rivière Saint-Jean du côté canadien du projet (en regard du côté amont) : le pont existant et l'habitat des poissons.

Le projet est situé à environ 60 kilomètres en amont de Grand-Sault, un obstacle naturel pour pratiquement toutes les espèces de poissons. Par conséquent, à l'exception de la présence possible d'anguille, il n'y a pas de populations de poissons diadromes à l'emplacement du pont

proposé. Le document *The Saint John River: A State of the Environment Report* (Canadian Rivers Institute, 2011) mentionne la présence de poissons dans les sous-tronçons. La région d'Edmundston se situe dans le sous-tronçon 1B et la présence de 26 espèces de poissons est connue dans ce tronçon. Des espèces de poissons signalés dans le sous-tronçon, les espèces ci-dessous sont susceptibles d'utiliser l'habitat dans la zone du pont : épinoche à trois épines, épinoche à neuf épines, ondule barré, naseux noir, museau noir, omble de fontaine, barbotte, lotte, umbre de vase, méné à nageoires rouges, mulet à cornes, ouitouche, tête-de-boule, ventre citron, méné jaune, méné de lac, meunier rouge, choquemort, maskinongé, ventre rouge du nord, mulet perlé, crapet-soleil, truite arc-en-ciel, chabot visqueux, achigan à petite bouche, meunier noir et perchaude. De plus, *The Saint John River: A State of the Environment Report* fait état de la présence de longue date de l'anguille dans ce tronçon. Toutefois, le nombre actuel serait très faible étant donné que Grand-Sault représente un obstacle au passage en amont des poissons. Toutes ces espèces sont visées par les pêches CRA ou des espèces dont dépend une telle pêche.

5.1.3.2 Espèces aquatiques en péril, habitat essentiel et espèces préoccupantes sur le plan de la conservation

Aux fins de l'évaluation, les espèces en péril sont des espèces inscrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (fédérale) et des espèces inscrites en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (provinciale). L'habitat de ces espèces peut être considéré comme étant essentiel dans le cadre du plan d'action, de la stratégie de rétablissement et du plan de gestion. Les espèces dont la conservation est préoccupante sont des espèces prises en considération pour lesquelles le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada a recommandé l'inscription ou auxquelles d'autres organismes de conservation ont attribué un classement (p. ex., le Centre de données sur la conservation du Canada atlantique).

Il n'y a pas d'espèces aquatiques en péril dans la zone du projet selon la carte des espèces aquatiques en péril du MPO (consultée le 14 mars 2018) qui indique les espèces inscrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* et pas d'habitat essentiel pour des espèces inscrites. Des anguilles (recommandation de l'inscription « espèce menacée » par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada [2012]) pourraient s'y trouver. Toutefois, la probabilité est faible étant donné que Grand-Sault représente un obstacle pour le passage en amont de l'anguille.

5.1.4 Terres humides et leurs fonctions

Au Nouveau-Brunswick, les terres humides sont protégées en vertu du Règlement sur la modification d'un cours d'eau et d'une terre humide pris en application de la *Loi sur l'assainissement de l'eau*. La Politique de conservation des terres humides du Nouveau-Brunswick justifie la protection des terres humides dans la province. Des permis, que délivre le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick (MEGLNB), sont exigés en vertu de ce règlement pour toute activité ayant lieu dans un rayon de 30 mètres d'une terre humide ou d'un cours d'eau. Le MEGLNB offre un inventaire des terres humides accessible en ligne[2] qui sont considérées nécessiter un permis pour être modifiées.

En plus de la politique provinciale, la Politique fédérale sur la conservation des terres humides, bien qu'elle ne soit pas appuyée par une loi, définit un mandat pour l'objectif « aucune perte nette » des fonctions des terres humides sur le territoire domanial et pour les entreprises fédérales.

La terre humide réglementée par la province la plus proche est située à quelque 1 250 mètres à l'est du pont existant et n'a pas de lien direct avec la rivière Saint-Jean. Un examen préliminaire de l'état du site à proximité du pont existant laisse supposer la présence possible d'une étroite bande de terre humide riveraine (de 2 à 5 m de largeur) le long de la rive de la rivière qui n'est pas réglementée par la province. La terre humide forme une bande étroite le long de la rive au pied des pentes abruptes qui bordent la rivière à cet endroit. Comme la végétation est directement freinée sous le pont, la bordure de terre humide y est, par conséquent, plus étroite. On prévoit que toute terre humide susceptible d'être perturbée pendant le remplacement du pont se régénérera en une ou deux saisons de croissance, qu'il n'y ait aucune perte nette permanente de terre humide attribuable au projet et que la zone perturbée temporairement soit très petite (moins de 0,1 ha). La présence actuelle de terres humides non cartographiées et leur étendue seront établies sur le terrain pendant les études effectuées pour l'EIE provinciale.

[2] http://www.snb.ca/geonb1/f/index-F.asp

5.1.5 Écosystème terrestre

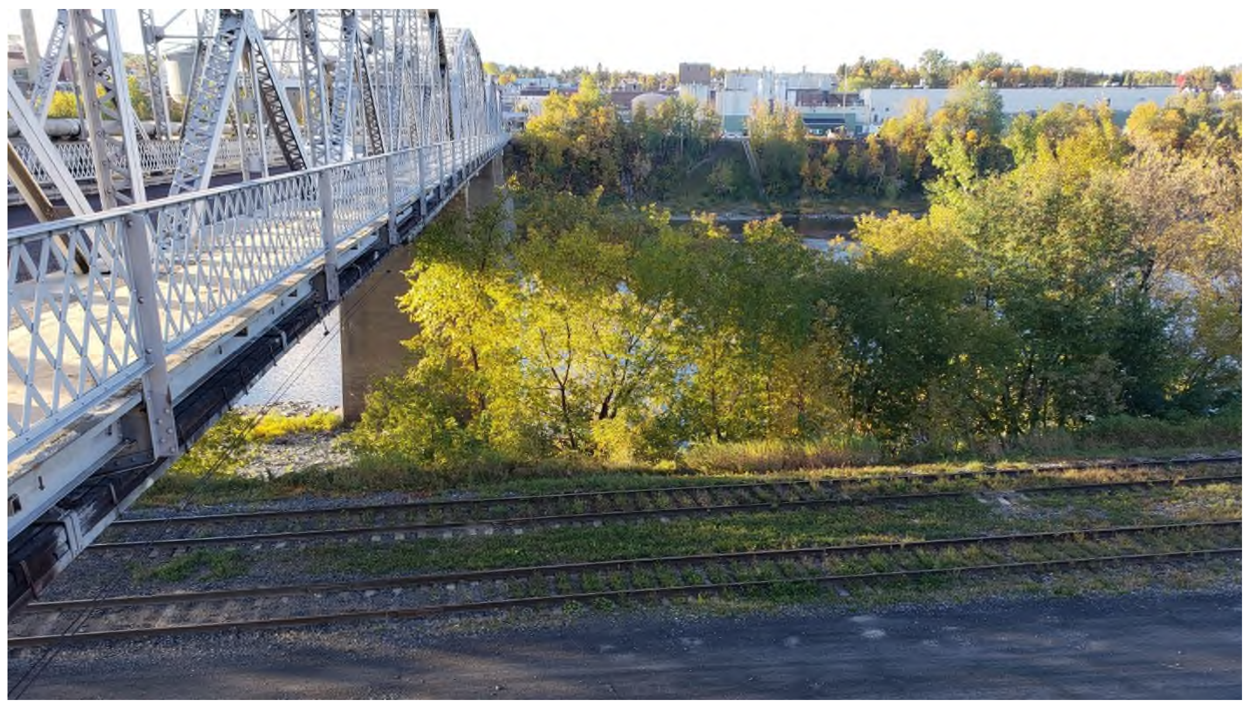
5.1.5.1 Description générale de l'écosystème terrestre

La zone du projet, qui est située en bordure de la rivière dans une partie fortement aménagée de la ville d'Edmundston, est largement occupée par l'aménagement actuel sous la forme des caractéristiques anthropiques suivantes :

- le pont existant et la chaussée connexe;
- le chemin de fer qui comprend une voie de service en gravier et trois voies ferrées qui convergent pour former deux voies à l'est du pont;
- le poste frontalier canadien actuel ainsi que le stationnement, les berges et les structures auxiliaires connexes.

L'habitat terrestre de végétation à l'extérieur de la zone de ces aménagements comprend une bande (~25 m de largeur) d'habitat riverain composé d'arbustes, qui longe la rivière Saint-Jean et s'étend sous le pont, et des zones à faible densité de végétation plus petites intercalées entre les zones aménagées.

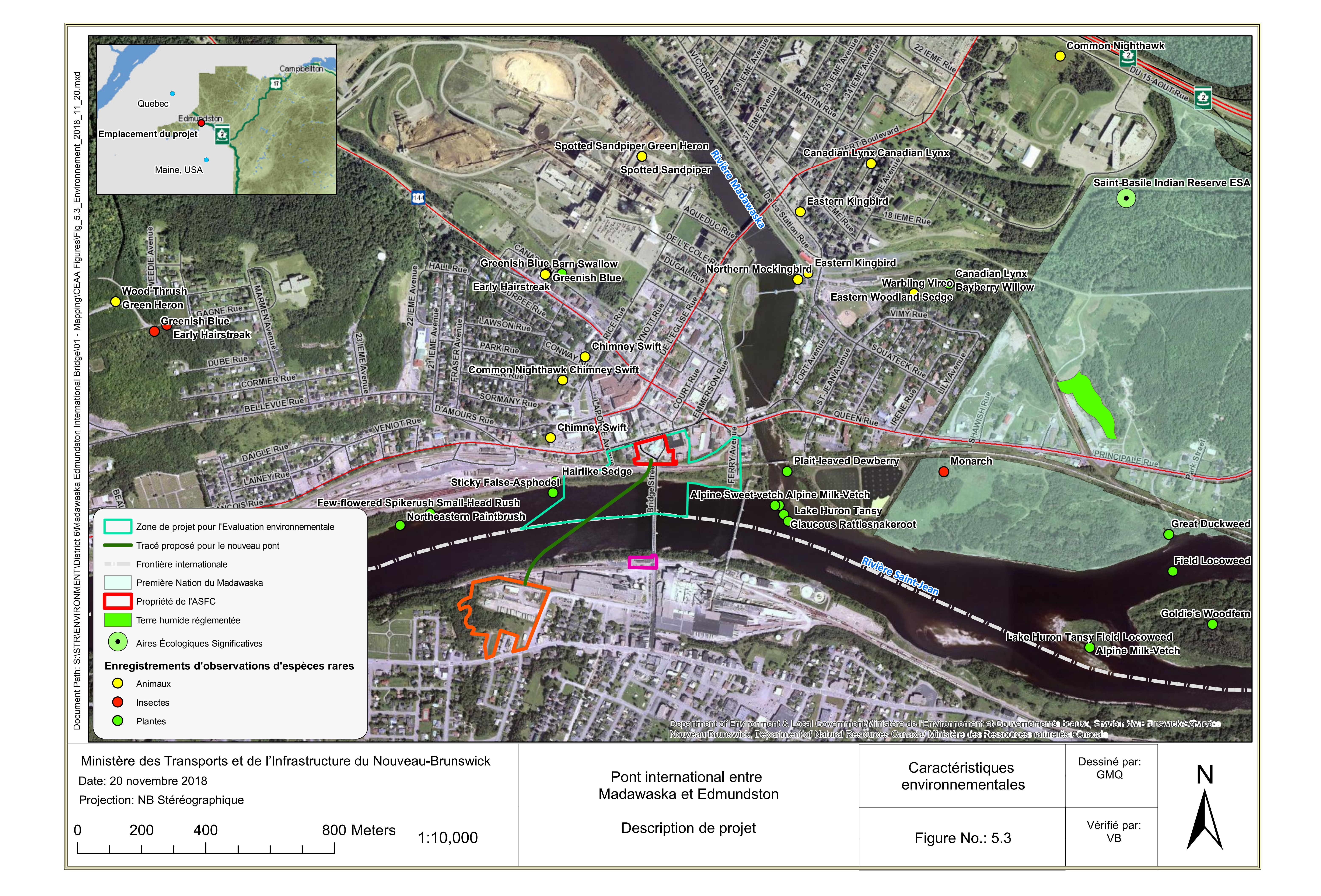
Selon les études effectuées sur le terrain en juin et en août 2018, la végétation qui pousse le long de la bande de végétation riveraine est composée d'érable négondo (*Acer negundo*), de peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*), de bouleau gris (*Betula populifolia*), d'orme d'Amérique (*Ulmus americana*), de diverses espèces de saules (*Salix spp.*) et d'autres espèces communes d'arbres et d'arbustes. Bien que plusieurs plantes rares aient été trouvées le long de la rive dans la zone du pont du côté d'Edmundston (voir la figure 5.3), aucune n'était présente dans la zone du projet. La rive est principalement constituée de brome cilié (*Bromus ciliatus*) et de phalaride (*Phalaris arundinacea*) non indigène, une plante envahissante dans les habitats riverains. Les photographies 5.2 et 5.3 montrent les habitats de végétation.



Photographie 5.2. Vue de l’habitat riverain de végétation sous le pont actuel.



Photographie 5.3. Vue des parties de végétation dans la zone du projet prévu entre la propriété de l’ASFC et la rivière, lorsqu’on regarde le pont existant et vers l’aval.



Quebec
Edmundston
Campbellton
Emplacement du projet
Maine, USA
Common Nighthawk
Spotted Sandpiper Green Heron
Spotted Sandpiper
Canadian Lynx Canadian Lynx
Saint-Basile Indian Reserve ESA
Eastern Kingbird
Rivière Madawaska
Greenish Blue Barn Swallow
Greenish Blue
Early Hairstreak
Northern Mockingbird
Eastern Kingbird
Warbling Vireo
Canadian Lynx
Bayberry Willow
Eastern Woodland Sedge
Wood Thrush
Green Heron
Greenish Blue
Early Hairstreak
Chimney Swift
Common Nighthawk Chimney Swift
Chimney Swift
Hairlike Sedge
Sticky False-Asphodel
Plait-leaved Dewberry
Monarch
Few-flowered Spikerush Small-Head Rush
Northeastern Paintbrush
Alpine Sweet-vetch Alpine Milk-Vetch
Lake Huron Tansy
Glaucous Rattlesnakeroot
Great Duckweed
Field Locoweed
Rivière Saint-Jean
Goldie's Woodfern
Lake Huron Tansy Field Locoweed
Alpine Milk-Vetch
Zone de projet pour l'Evaluation environnementale
Tracé proposé pour le nouveau pont
Frontière internationale
Première Nation du Madawaska
Propriété de l'ASFC
Terre humide réglementée
Aires Écologiques Significatives
Enregistrements d'observations d'espèces rares
Animaux
Insectes
Plantes
Department of Environment & Local Government/Ministère de l'Environnement et Gouvernements locaux, Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada/ Ministère des Ressources naturelles Canada
Document Path: S:\STR\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_5.3_Environnement_2018_11_20.mxd
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 20 novembre 2018
Projection: NB Stéréographique
0 200 400 800 Meters
1:10,000
Pont international entre Madawaska et Edmundston
Description de projet
Caractéristiques environnementales
Figure No.: 5.3
Dessiné par: GMQ
Vérifié par: VB
N

L'utilisation par la faune de cet habitat se limite probablement aux oiseaux et aux petits mammifères, par exemple, les rongeurs et les musaraignes (*Sorex spp.*) et à des espèces aquatiques comme le rat musqué et le castor. L'accès à une zone riveraine de végétation contiguë le long de la rivière peut être important pour le déplacement de certains petits mammifères le long du couloir fluvial et la protection des oiseaux utilisant la rivière contre les effets du bruit et de l'activité de la ville d'Edmundston. Toutefois, il est peu probable que la berge abrupte et étroite couverte de végétation soit importante pour toute espèce en tant que population en raison de sa petite taille, de la nature qui y est fortement perturbée et de la fébrilité du milieu urbain.

5.1.5.2 Espèces terrestres en péril, habitat essentiel et espèces préoccupantes sur le plan de la conservation

Les espèces préoccupantes sur le plan de la conservation (EPC) comprennent celles classées dans la catégorie « S3 » (« vulnérable ») ou « plus rare » par le Centre de données sur la conservation du Canada atlantique (CDCCA). Les espèces en péril (EP) comprennent les espèces inscrites en tant qu'espèce « menacée », « en voie de disparition » ou « disparue du pays » à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) ou dans la même catégorie à l'annexe A de la *Loi sur les espèces en péril* du Nouveau-Brunswick (LEP du N.-B.). Les EP et les EPC terrestres comprennent les mammifères, les oiseaux, les amphibiens, les reptiles, les invertébrés et les plantes vasculaires. Les poissons sont examinés séparément dans une section précédente.

Bien qu'aucune étude sur la faune ou les plantes n'ait encore été effectuée pour appuyer le projet, le CDCCA a fourni un rapport sur les occurrences connues d'EPC et d'EP. Les données indiquent qu'à moins de 500 mètres du pont actuel, sept espèces de plantes classées comme étant des EPC et deux espèces d'oiseaux classés comme étant des EP, ainsi que plusieurs autres plantes et animaux classés comme étant des EPC et des EP ont été observés à moins de cinq kilomètres (voir la figure 5.3). Des plantes rares trouvées à proximité du pont, une seule (la prenanthe à grappe – *Prenanthes racemosa*) a été observée au cours des 100 dernières années, de sorte que bon nombre des populations visées par ces observations peuvent ne pas avoir survécu dans la zone. Il n'existe aucune observation connue de plantes classées comme étant des EP à proximité du projet. La prenanthe à grappe est classée dans la catégorie « S3 » (« vulnérable ») par le CDCCA.

Les espèces en péril observées dans un rayon de 5 kilomètres de la zone du projet comprennent le lynx du Canada (*Lynx canadensis* – en voie de disparition), la grive des bois (*Hylocichla mustelina* – menacée), l'hirondelle rustique (*Hirundo rustica* – menacée), le martinet ramoneur

(*Chaetura pelagica* – menacée), l'hirondelle de rivage (*Riparia* – menacée), le goglu des prés (*Dolichonyx oryzivorous* – menacée) et l'engoulevent d'Amérique (*Contopus virens* – menacée).

La zone du projet comporte peu de zones de végétation, la probabilité de toucher les espèces en péril devrait donc être faible. Toutefois, il existe une faible probabilité que des EP/EPC utilisent la zone du projet pour nicher, comme l'hirondelle rustique, le martinet ramoneur (deux espèces qui peuvent nicher sur des structures fabriquées) et l'engoulevent d'Amérique (qui niche dans des milieux ouverts, parfois perturbés). Le support métallique du pont actuel n'est cependant pas très favorable aux hirondelles et les milieux ouverts, qui sont bruyants et achalandés par les humains, ne sont pas particulièrement appropriés pour l'engoulevent d'Amérique.

Des études sur les oiseaux, la faune et la végétation sont menées en 2018 pour vérifier la présence actuelle ou potentielle d'EP et d'EPC. Une étude sur la migration (au début de mai 2018), de même qu'une étude sur les oiseaux et les plantes (en juin 2018) ont déjà été réalisées. Une autre étude sur les plantes (à l'été) et une étude sur la migration des oiseaux (à l'automne) seront menées cette année. En juin, il a été établi qu'aucune hirondelle n'utilisait le pont comme habitat de nidification et qu'aucune espèce en péril ne nichait dans la zone du projet ou aux alentours. Aucune plante classée comme étant une EP n'a été trouvée dans la zone du projet pendant l'étude menée en juin. Dans le cadre de la réalisation du projet, aucun travail ne sera entrepris qui nuirait aux EP ou à la nidification des oiseaux migrateurs ou encore les perturberait en contravention de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*.

Contrairement au pont actuel, le nouveau pont, qui n'aura pas de poutrelles principales à treillis et dont le profil vertical sera plus bas, devrait avoir un effet positif sur tous les oiseaux qui se déplacent le long de la rivière, en raison de la surface verticale réduite de la structure. La coupe de la végétation sera effectuée de préférence en dehors de la période de reproduction des oiseaux (du 15 avril au 31 août) pour éviter de contrevenir à la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. Compte tenu de la faible empreinte sur les espèces terrestres et les habitats présents, il est peu probable que les EP ou les EPC dans l'environnement terrestre soient touchés.

5.2 Modifications prévues aux caractéristiques environnementales sous réglementation fédérale

5.2.1 Poissons et leur habitat au sens de la *Loi sur les pêches*

Des mesures d'atténuation seront prises pendant la construction afin de réduire au minimum le risque d'effets sur le milieu aquatique. Ces mesures comprendront le contrôle des sédiments et de l'érosion, l'entretien adéquat du matériel et d'autres pratiques normalisées du MaineDOT et du MTINB énumérées à la fin de la section 2.3.4. Si des interactions avec des espèces aquatiques sont cernées pendant la conception détaillée, les mesures d'atténuation pourraient également inclure l'établissement du calendrier des travaux pour éviter de réduire les périodes de migration et de fraie des poissons, des restrictions imposées aux méthodes de construction pour réduire le bruit et les niveaux de vibration et (ou) une réparation Pêches et Océans Canada (MPO) l'exige.

Le projet sera réalisé en consultation avec le MPO. Un permis de modification de cours d'eau et de terres humides provincial sera délivré étant donné que le projet se déroule dans la rivière Saint-Jean et à moins de 30 mètres de celui-ci. Le MPO participera à l'examen des détails du projet pendant le processus de délivrance du permis. Le MEGLNB, le MPO et d'autres parties intéressées qui se prononcent sur la délivrance du permis auront la possibilité d'inclure des mesures d'atténuation ou des restrictions supplémentaires comme conditions d'approbation. Tout autre permis ou toute autre approbation exigé sera obtenu auprès des organismes provinciaux et fédéraux pertinents, et tout effet sur les poissons et leur habitat sera réparé, le cas échéant, conformément à la *Loi sur les pêches* actuelle.

5.2.2 Plantes marines au sens de la *Loi sur les pêches*

Aucune interaction n'est prévue avec les plantes marines étant donné que le projet est situé dans un milieu d'eau douce à plusieurs centaines de kilomètres en amont de la limite de marée.

5.2.3 Oiseaux migrateurs au sens de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*

La zone du projet prévue comprend une petite superficie d'habitat de végétation comme le décrit la section 5.1. La nidification des oiseaux migrateurs pourrait être possible dans cette zone. Il existe aussi une possibilité de nidification des oiseaux migrateurs (incluant l'hirondelle rustique et l'hirondelle de rivage classées comme étant des EP) sur des structures similaires au pont

actuel, bien qu'une inspection du site effectuée par un expert ornithologue en juin 2018 ait révélé qu'aucun oiseau migrateur et qu'aucune EP n'utilisait le pont comme site de nidification. Afin d'atténuer les effets possibles sur les oiseaux migrateurs, la coupe de la végétation sera effectuée de préférence en dehors de la période de reproduction des oiseaux (du 15 avril au 31 août) (3) et des études sur les oiseaux seront menées pendant leur période de reproduction en vue de déterminer l'utilisation de la zone par les oiseaux migrateurs, incluant les EP. L'étude comprendra une inspection du pont utilisé par les hirondelles comme site de nidification. Aucun habitat terrestre dans la zone du projet prévu n'est jugé essentiel pour soutenir les populations d'oiseaux migrateurs.

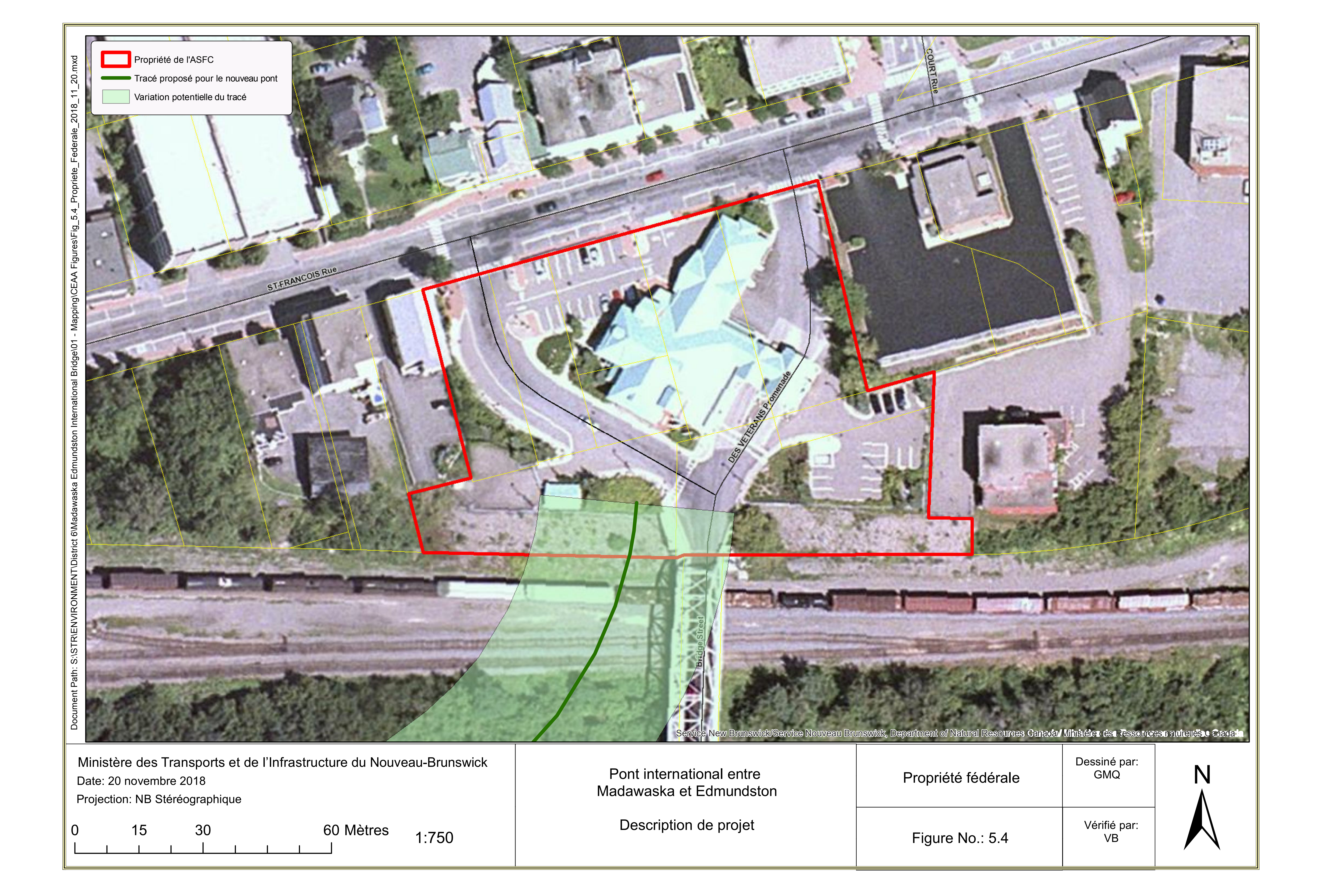
5.3 Changements environnementaux sur le territoire domanial ou à l'extérieur du Canada

5.3.1 Changements sur le territoire domanial

La superficie du territoire domanial dans la zone du projet comprend plusieurs parcelles de terrain qu'occupent l'installation douanière de l'ASFC et les bâtiments auxiliaires, les stationnements et les routes (voir la figure 5.4). L'installation ne sera pas remplacée, mais les tracés des routes seront probablement modifiés près du bâtiment principal, et un bâtiment d'entreposage (situé au sud-ouest de la propriété) sera déplacé. Des portions des parcelles appartenant à l'ASFC peuvent également servir de zones de dépôt ou de rassemblement pendant la construction. Ces parcelles sont presque entièrement aménagées et comprennent des petites zones d'herbe fauchée, une berge en gravier exposé et quelques arbustes (voir la figure 5.4). Les propriétés fédérales sont séparées de la rivière Saint-Jean par la propriété de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui le longe.

L'emplacement et l'étendue des zones de dépôt ou de rassemblement seront déterminés pendant l'étape de conception détaillée, et toute étude ou tout permis supplémentaire nécessaire sera effectué et obtenu à ce moment. On ne prévoit aucun effet négatif permanent sur le territoire domanial, étant donné que la végétation retrouvera son état naturel dans les zones non aménagées après la construction. Les effets négatifs mineurs potentiels pendant la construction feront l'objet de mesures d'atténuation appropriées comme le contrôle de l'érosion et des sédiments et la coupe de la végétation en dehors de la période de reproduction des oiseaux.

[3] https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/periodes-generales-nidification.html


Propriété de l'ASFC
Tracé proposé pour le nouveau pont
Variation potentielle du tracé
ST-FRANCOIS Rue
COURT Rue
DES VETERANS Promenade
Bridge Street
Service New Brunswick/Service Nouveau Brunswick, Department of Natural Resources Canada / Ministère des Ressources naturelles Canada
Document Path: S:\STR\ENVIRONMENT\District 6\Madawaska Edmundston International Bridge\01 - Mapping\CEAA Figures\Fig_5.4_Propriete_Federale_2018_11_20.mxd
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
Date: 20 novembre 2018
Projection: NB Stéréographique
0 15 30 60 Mètres
1:750
Pont international entre Madawaska et Edmundston
Description de projet
Propriété fédérale
Figure No.: 5.4
Dessiné par: GMQ
Vérifié par: VB
N

5.3.2 Changements sur le territoire à l'extérieur du Canada

La frontière internationale est située dans la rivière Saint-Jean, environ à mi-chemin entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, à l'emplacement du nouveau pont proposé. La moitié sud du pont fait partie du projet et pourrait entraîner des effets environnementaux à l'extérieur du Canada. Les effets environnementaux potentiels liés aux éléments de ce projet sur le territoire américain ont été étudiés à diverses étapes au moyen de :

- l'étude de faisabilité et de planification Madawaska-Edmundston (MaineDOT, 2018) menée pour trouver un emplacement privilégié pour la remise en état ou le remplacement du pont international et du point d'entrée terrestre de Madawaska;

- l'énoncé final des incidences environnementales du poste frontalier de Madawaska (GSA, 2007) réalisé pour examiner les effets environnementaux associés au nouveau poste frontalier proposé.

En plus de ces études, les organismes américains produisent un nouvel énoncé des incidences environnementales qui intègre le nouveau poste frontalier et la partie américaine du pont. Le nouveau point d'entrée terrestre américain sera construit aux États-Unis dans le cadre d'un projet de conception et de construction indépendant. Le poste frontalier serait situé près de l'extrémité sud du pont proposé (la disposition finale du bâtiment existant du point d'entrée terrestre n'a pas encore été déterminée). La construction du nouveau point d'entrée terrestre américain comprendra la démolition d'un petit bâtiment d'entreposage, le déplacement des services publics, le terrassement et le nivelage du site, la construction d'un mur de retenue, l'installation de systèmes d'évacuation fermés, le pavage, les liaisons au nouveau pont international et la construction de nouveaux bâtiments, de stationnements, de guérites d'inspection, de toits-abris et d'une clôture de sécurité. Bien que les travaux liés à la construction du point d'entrée américain ne devraient pas être effectués dans les limites de la rivière Saint-Jean, Il est possible qu'une érosion des sols et une sédimentation plus importante dans la rivière aient lieux temporairement durant les travaux.

5.3.3 Effets transfrontaliers

Le projet est situé sur la rivière Saint-Jean. La frontière internationale suit longitudinalement le milieu de la rivière dans la zone du projet. Les activités du projet de chaque côté de la frontière ont des effets potentiels sur l'autre côté, bien que les effets transfrontaliers potentiels se limitent pour l'essentiel aux effets liés à la rivière elle-même. Les effets potentiels sont les suivants :

- affouillement et mouvement des glaces – la conception du pont privilégiée comprendra le même nombre de piles que le pont actuel ou une ou deux piles supplémentaires. La conception détaillée comprendra la prise en compte d'embâcle et d'affouillement possibles, et le pont sera conçu pour atténuer ces effets potentiels;

- les effets potentiels sur le milieu aquatique dans la zone du projet pourraient comprendre la perte d'habitat sous les nouvelles piles, la sédimentation pendant les travaux, et les effets connexes du bruit et des vibrations pendant les travaux;

- la faune et l'habitat faunique incluant les oiseaux – bien que l'habitat faunique des deux côtés de la frontière puisse subir des changements attribuables aux effets transfrontaliers sur les individus ou les populations, la zone d'habitat de végétation qui sera perturbée du côté américain de la frontière devrait être très petite et des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour éviter les effets sur les oiseaux migrateurs conformément à la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*;

- les niveaux de bruit pour les résidents des environs.

Des mesures de protection et d'atténuation des effets transfrontaliers potentiels seront examinées dans le cadre du processus d'examen de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) provinciale.

5.4 Effets sur les collectivités autochtones

Les effets potentiels sur les collectivités autochtones et les mesures d'atténuation appropriées seront étudiés pendant le processus d'examen de l'EIE provinciale.

Le projet ne devrait pas entraîner de changements environnementaux qui toucheraient les collectivités autochtones, comme la santé et les conditions socio-économiques, l'utilisation

actuelle des terres à des fins traditionnelles ou les biens matériels patrimoniaux et le patrimoine culturel.

Comme il a été expliqué à la section 5.1.2, l'évaluation des impacts archéologiques qu'a récemment effectuée Stantec en septembre et en octobre 2018 a révélé ce qui suit :

- aucun site archéologique répertorié (soit un site de la période historique ou un site autochtone de l'époque pré-européenne) n'a été identifié dans la zone du projet pendant la recherche théorique;

- pendant l'évaluation sur le terrain, deux fondations en pierres (datant de la période historique) ont été découvertes près de la rue Saint-François sur des propriétés qui ne seront pas nécessaires au projet. Aucune autre zone ayant un potentiel élevé de ressources archéologiques et aucun site autochtone de l'époque pré-européenne n'a été identifié dans la zone du projet.

6 Activités de participation et de consultation du promoteur auprès des collectivités autochtones

6.1 Collectivités autochtones qui pourraient être intéressées ou touchées par le projet désigné

Les collectivités autochtones détiennent probablement des droits ancestraux ou issus de traités en matière de pêche et d'activités récréatives dans la rivière Saint-Jean et le secteur du pont proposé. Le projet proposé ne devrait pas avoir d'incidence importante sur ces droits. Un passage pour les petites embarcations sera assuré à travers la zone de construction.

Collectivités autochtones qui pourraient être touchées

- Première Nation de Madawaska, une collectivité des peuples Wolastoqey (Malécite) située à environ un kilomètre en aval du pont international existant, du côté est de la rivière Madawaska (voir la figure 3.4).

Collectivités autochtones qui pourraient être intéressées

- Première Nation de Madawaska
- Autres collectivités des peuples Wolastoqey situées dans le bassin hydrographique de la rivière Saint-Jean : Premières Nations de Tobique, de Woodstock, de Kingsclear, de St. Mary's, d'Oromocto (au Canada) et de Houlton (aux États-Unis).
- Première Nation Micmac d'Aroostook (du côté américain) également située dans le bassin hydrographique de la rivière Saint-Jean.
- Première Nation Penobscot (du côté américain)
- Première Nation Pescomody (du côté américain)

6.2 Activités de participation menées jusqu'à présent avec les collectivités autochtones

Au Canada

Le MTINB a laissé un message le 10 mars 2017 à Patricia Bernard, chef de la Première Nation de Madawaska. Une lettre a également été envoyée à Mme Bernard le 4 mai 2017 (en même temps qu'aux autres collectivités autochtones, voir ci-dessous).

Le MTINB a envoyé une lettre d'avis le 4 mai 2017 aux chefs et aux coordonnateurs des collectivités des peuples Wolastoqey ci-dessous, situées le long de la rivière Saint-Jean en aval du projet. Cette lettre les informait de la nécessité de réaliser le projet et proposait de rencontrer les collectivités des peuples Wolastoqey et de discuter de toute préoccupation ou question qu'elles pourraient avoir. Les collectivités contactées sont énumérées par ordre de proximité du projet :

- Première Nation de Madawaska (adjacente à la ville d'Edmundston)
- Première Nation de Tobique (adjacente à la ville de Perth-Andover)
- Première Nation de Woodstock
- Première Nation de Kingsclear
- Première Nation de St. Mary's (adjacente à la ville de Fredericton)
- Première Nation d'Oromocto

Les organismes ci-dessous ont également obtenu une copie de cette lettre :

- conseil tribal de la rivière Saint-Jean
- Secrétariat des Affaires autochtones du Nouveau-Brunswick (SAANB)
- Infrastructure Canada

Le MTINB n'a reçu aucun commentaire après l'envoi de la lettre d'avis initiale. Le MTINB a donc envoyé une lettre de suivi le 26 septembre 2018 aux chefs et aux coordonnateurs des mêmes collectivités des peuples Wolastoqey, laquelle leur fournissait un lien permettant de consulter l'*étude de faisabilité et de planification* (Maine et coll., 2018) récemment terminée et expliquait l'état d'avancement du projet. Cette lettre proposait également de rencontrer les collectivités des peuples Wolastoqey et de discuter de toute préoccupation ou question qu'elles pourraient avoir au sujet du projet.

Les organismes ci-dessous ont également obtenu une copie de la deuxième lettre :

- peuples Wolastoqey
- SAANB
- Pêches et Océans Canada
- Transports Canada
- ACEE

Aux États-Unis

Les collectivités autochtones qui sont situées le plus près du projet sont la Première Nation Micmac d'Aroostook et la Première Nation Malécite de Houlton. Les quatre Premières Nations du Maine reconnues par le gouvernement fédéral (Penobscot, Pescomody, Micmac et Malécite) ont été avisées le 13 décembre 2017 par le Maine DOT.

6.3 Aperçu des principaux commentaires et des principales préoccupations exprimées par les groupes autochtones

Au Canada, les commentaires ci-dessous ont été formulés :

- l'ancienne chef de la Première Nation du Madawaska et directrice générale actuelle de la Corporation du Développement Économique de la Première Nation Malécite du Madawaska a communiqué avec le personnel du MTINB en mai 2018. Elle a déclaré espérer que le projet permette la création de possibilités de développement économique dans sa collectivité, particulièrement en ce qui concerne le Grey Rock Power Centre.

- le coordonnateur de la consultation de la Première Nation du Madawaska a écrit ce qui suit le 27 septembre 2018 : « La Wolastoqey Nation in New Brunswick (WNNB) souhaite être consultée relativement à cette proposition de projet international » et a indiqué que la WNNB répondrait de façon officielle à la deuxième lettre du MTINB.

Aux États-Unis, la Première Nation Malécite de Houlton, qui a été la seule à répondre à l'avis, a formulé les commentaires suivants : « Advenant le cas où des restes humains, des sites archéologiques ou d'autres objets ayant une valeur historique étaient découverts dans le cadre de la réalisation de ce projet, nous recommandons l'interruption du projet et le signalement de vos découvertes aux autorités appropriées, notamment la Houlton Band of Maliseet Indians. »

6.4 Plan de consultation et de collecte de renseignements

Des consultations supplémentaires auront lieu avec les collectivités autochtones au cours de l'étape de la conception préliminaire. Les prochaines étapes concernant la participation future comprennent les suivantes :

- Une fois que le MTINB aura présenté le document d'enregistrement de l'EIE au MEGLNB (probablement au début de 2019, après la réalisation d'études sur le terrain), le SAANB

effectuera une évaluation initiale du projet. Cette évaluation est habituellement un résumé du projet, de ses effets environnementaux potentiels et de son incidence potentielle sur les collectivités et les droits des Premières Nations. Le SAANB transmettra cette évaluation initiale aux collectivités autochtones.

- Certaines collectivités autochtones peuvent solliciter une rencontre avec le MTINB après avoir reçu la lettre d'évaluation du SAANB afin d'être mieux informées du projet. Dans le cadre de telles rencontres, le MTINB présente habituellement les plans de projet les plus récents et recueille les commentaires des participants. Les préoccupations qui pourraient être soulevées pendant ces rencontres obtiennent des réponses sur-le-champ ou sont résolues au moyen de modifications à la conception dans la mesure du possible et (ou) de mesures d'atténuation.
- Lorsque le processus d'examen de l'EIE provinciale touchera à sa fin, le SAANB effectuera une évaluation préliminaire du projet afin de déterminer si un processus adéquat de participation et de consultation des collectivités autochtones a été mené pour le projet.

7 Consultation auprès du public et d'autres parties

7.1 Aperçu des principaux commentaires et des principales préoccupations

7.1.1 Première séance d'information publique

Le 28 juin 2017, des séances d'information publique au sujet de l'*Étude de faisabilité et de planification d'un nouveau pont international et d'un poste frontalier entre Madawaska et Edmundston* ont eu lieu afin de consulter la population et d'obtenir ses commentaires avant de mettre au point des solutions conceptuelles qui répondaient à l'objet et aux besoins du projet. Les organismes représentés à ces réunions étaient le MTINB, SPAC, l'ASFC, le MaineDOT, la GSA et la CBP.

Deux séances distinctes ont eu lieu : l'une dans la ville d'Edmundston, à laquelle ont assisté une cinquantaine de personnes, et l'autre dans la ville de Madawaska, à laquelle ont assisté une quarantaine de personnes. Les séances ont été présentées selon la formule portes ouvertes avec des présentations et des documents à distribuer. Des formulaires de commentaires étaient disponibles pour que les gens puissent soumettre des observations officielles à des fins d'examen. Les représentants des organismes présents ont répondu aux questions et ont recueilli des commentaires pour faciliter le processus de détermination, de mise au point et de présélection des solutions conceptuelles.

Les tableaux d'affichage et les documents distribués ont été fournis en anglais et en français et couvraient notamment les sujets suivants :

- Bienvenue à la réunion
- Objets de la séance d'information
- Objet et nécessité du projet
- Éléments fondamentaux du projet
- Carte du contexte régional
- Carte des conditions existantes
- Calendrier type du projet
- Information continue

Les suggestions et les commentaires du public reçus au cours des séances d'information étaient les suivants :

- le remplacement du pont international et du point d'entrée de Madawaska est essentiel à la survie du Nord du Maine;

- le pont international devrait être maintenu au centre-ville; un nombre égal de participants ont suggéré qu'ils soient déplacés hors du centre-ville, en amont ou en aval;

- le point d'entrée terrestre de Madawaska est nettement désuet et un point d'entrée terrestre moderne est nécessaire dès qu'il sera raisonnablement possible de la faire;

- la conception du pont international devrait prévoir des voies multiples dans chaque direction pour répondre à la croissance future de la circulation;

- la conception du pont international devrait prévoir des voies surdimensionnées pour accueillir la circulation commerciale;

- le pont international devrait être conçu de manière à accueillir les VTT et les motoneiges;

- le pont international existant devrait être conservé et utilisé pour le passage des piétons et, pendant la journée, des voitures particulières;

- la pollution sonore et lumineuse devrait être réduite au minimum dans la mesure du possible.

7.1.2 Deuxième séance d'information publique

Après la détermination, la mise au point et la présélection des solutions conceptuelles, une deuxième série de séances d'information publique a eu lieu le 31 janvier 2018. Les réunions ont été tenues pour présenter les conclusions générales de l'*Étude de faisabilité et de planification d'un nouveau pont international et d'un poste frontalier entre Madawaska et Edmundston* ainsi que la solution privilégiée (un pont adjacent et situé à l'ouest du pont existant reliant le poste frontalier canadien actuel à un nouveau poste frontalier américain). Les organismes représentés à ces réunions étaient le MTINB, SPAC, l'ASFC, le MaineDOT, la GSA et la CBP.

Environ 90 personnes ont assisté à la séance tenue dans la ville d'Edmundston et environ 95 personnes ont assisté à celle qui s'est tenue dans la ville de Madawaska. Les séances étaient divisées en deux parties, l'une selon la formule portes ouvertes avec des présentations et des documents à distribuer et l'autre comportant un diaporama. Des formulaires de commentaires étaient disponibles pour que les gens puissent soumettre des observations officielles à des fins d'examen. Les représentants des organismes présents ont répondu aux questions et ont recueilli des commentaires pour faciliter l'étude. Les suggestions et les commentaires reçus au cours des séances d'information étaient principalement les suivants :

- préoccupations concernant la sécurité du pont international existant en raison de la limite de poids de cinq tonnes;
- demandes de communications plus fréquentes de la part de l'équipe du projet;
- questions concernant les prochaines étapes et les approbations requises;
- questions sur la façon dont le public peut exprimer ses préoccupations et fournir une rétroaction;
- demandes relatives aux caractéristiques architecturales du nouveau pont proposé, car il s'agirait d'un pont marquant dans la vallée de la rivière Saint-Jean;
- demandes concernant une aire d'observation et de repos sur le nouveau pont.

7.1.3 Résumé des commentaires et des préoccupations exprimés par diverses parties intéressées

Tableau 7.1 Résumé des commentaires exprimés par des parties intéressées en 2017 et en 2018

Partie intéressée	Principaux commentaires et principales préoccupations
Twin Rivers Paper Company (TRPC) (qui possède des lignes de services publics des deux côtés de la rivière)	- Lignes de services publics existantes (carte fournie par la TRPC) : – deux pipelines en activité sont installés sur le pont actuel, le déplacement de ces lignes sera coûteux, la Twin Rivers ne veut pas assumer les coûts; – les parties ont convenu de trouver du financement pour déplacer les lignes du pont routier au pont de services publics existant de la Twin River; – des lignes sont enfouies dans toute la zone et certaines ne sont pas cartographiées. - Préoccupations concernant la zone du nouveau point d’entrée terrestre du côté américain : - un changement apporté à la fluidité de la circulation peut avoir une incidence sur les activités; - la gare de triage actuelle est importante pour les activités quotidiennes. - Le projet ne doit pas toucher les activités de la Twin River : - les vibrations pourraient nuire à l’alignement de l’équipement; - des expéditions par camion et par chemin de fer sont effectuées 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par année; - presque toutes les lignes de chemin de fer et tous les embranchements sont actifs. - Remplacement du pont : - les files d’attente sur le pont existant constituent un problème opérationnel; - le déplacement du pont n’aura pas d’incidence sur les activités; - le pont existant peut être enlevé.
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	- La personne-ressource du Canadien National (CN) n’a formulé que des commentaires généraux pour le moment, puisque les commentaires précis dépendront de l’emplacement du pont international : - du point de vue opérationnel : quelle que soit la solution de rechange/l’option choisie, elle ne doit pas avoir de répercussions sur la gare de triage et la voie ferrée achalandées dans le secteur; - du point de vue de la sécurité : protéger les piles du pont des chocs dus aux déraillements, respecter les exigences en matière de dégagement vertical et s’assurer qu’il n’y aura pas de problèmes liés au déneigement ou à la chute de débris sur les voies ferrées. - Le CN a par la suite fourni un document qui décrit ses normes et ses dégagements. - Une entente devra être préparée et signée entre le MTINB et CN, indiquant les conditions d’accès a la propriété de CN pendant les travaux.

Partie intéressée	Principaux commentaires et principales préoccupations
Maine Northern Railways	- Aucune préoccupation concernant le projet. - Nécessité de maintenir les dégagements horizontaux et verticaux exigés par l'American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association.
Ville d'Edmundston	- La Ville a fait remarquer que le pont est le point de liaison clé entre les deux collectivités et les centres-villes. - Si le pont est déplacé, il doit demeurer aussi près que possible des deux collectivités. - Des préoccupations antérieures concernant la circulation des camions au centre-ville et la géométrie à l'arrivée au poste frontalier canadien. - La Ville examine la possibilité de construire une rocade pour la partie ouest de la ville. - Une étude récente sur le transport intermodal devrait être prise en compte. - D'autres modes de transport devraient être examinés (p. ex., piétons, motoneiges et trains). Le 23 janvier 2018, les villes d'Edmundston et de Madawaska ont publié un communiqué conjoint, notamment les points suivants : - « Les élus expliquent qu'ils appuient le remplacement du pont international dans les plus brefs délais et expriment la nécessité que le pont soit situé à l'intérieur de leurs zones commerciales respectives. - Le nouveau pont doit être conçu pour intégrer et accueillir le nouveau point d'entrée commercial, ainsi que la circulation piétonnière et récréative comme les motoneiges, tout en décongestionnant la circulation du camionnage lourd dans les centres-villes respectifs. - Les élus souhaitent que le nouveau pont international possède des qualités esthétiques historiques qui reconnaissent la culture et l'histoire de la région acadienne afin d'augmenter le tourisme qui est d'importance vitale pour les économies régionales d'Edmundston, de Madawaska et des régions avoisinantes. » (https://edmundston.ca/fr/renseignements/communiques/887-international-bridge-historical-resolution-signed-between-edmundston-and-madawaska)
Chambre de commerce d'Edmundston	- La Chambre appuie le projet en général. - La Chambre est favorable à l'emplacement actuel du pont parce qu'il représente un lien économique crucial avec les villes d'Edmundston et de Madawaska, de même que pour les entreprises de la région. - Si le pont doit être déplacé, la Chambre veut qu'il soit assez près pour maintenir un lien entre les centres-villes. - Elle aimerait mieux un pont à proximité de Verret/Saint- Hilaire (à l'ouest/en amont du site existant) que de Saint-Basile (au sud-est). - La circulation des camions est un problème à Edmundston (problèmes de détérioration des rues), et la Chambre appuie le contournement des camions de la ville. La Chambre a suggéré la construction d'un deuxième pont destiné

Partie intéressée	Principaux commentaires et principales préoccupations
	uniquement à la circulation des camions, mais a été informée que cette option n'était pas envisagée. - La prise en compte de l'accès des motoneiges et des VTT étant donné l'intérêt croissant pour ces modes de transport dans la région.
Edmundston Centre-ville	- Le pont est un lien essentiel entre Edmundston et Madawaska. - Le pont devrait rester au centre-ville, car les entreprises dépendent fortement du trafic pour leur clientèle. - Si le pont doit être déplacé, il devrait être situé à l'ouest.
Ville de Madawaska	- La Ville et la population veulent un nouveau poste frontalier : - les gens ont l'impression que le pont actuel n'est pas sécuritaire; - la géométrie et la capacité du poste frontalier existant sont inférieures aux normes; - les installations existantes ne paient pas de mine; - les temps et les files d'attente sont longs dans les deux sens; - le maintien d'un poste frontalier au centre-ville est essentiel. - Un aménagement adapté aux motoneiges serait souhaité, la rivière coule bien en deçà du pont. - Le 23 janvier 2018, les villes d'Edmundston et de Madawaska ont publié un communiqué conjoint (voir les détails ci-dessus à la section Ville d'Edmundston).

7.2 Aperçu des activités de consultation actuellement en place ou proposées

Une séance d'information publique aura lieu dans le cadre du processus de l'EIE provinciale en 2019 à Edmundston, lorsque la conception préliminaire du pont sera terminée. Une séance d'information publique est également prévue au cours des prochains mois à Madawaska, dans le Maine, dans le cadre du processus d'évaluation environnementale fédéral des États-Unis (étude de l'EIE).

Les parties intéressées énumérées au tableau 7.1 seront de nouveau consultées au fur et à mesure que progressera la conception du pont.

7.3 Consultation avec d'autres instances

Le tableau 7.2 décrit la consultation menée jusqu'à maintenant avec d'autres instances qui possèdent des renseignements sur l'évaluation environnementale ou ayant à prendre des décisions réglementaires concernant le projet. Le MaineDOT et ses expert-conseils en conception ont correspondu avec des organismes des États-Unis et le MTINB a consulté des organismes du Canada.

Tableau 7.2 Résumé de la communication avec les organismes de réglementation

Organisme	**Communication engagée/prévue**	**Commentaires reçus**
Canada – Province du Nouveau-Brunswick		
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick	Février 2018	Précisions sur l'« approche à guichet unique » pour le processus d'examen de l'EIE provinciale et le processus d'examen de l'EE fédérale.
Canada – Organismes fédéraux		
Agence canadienne d'évaluation environnementale	Automne 2017	Renseignements sur le processus de l'EE fédérale, directives concernant la présentation d'une description de projet.
Transports Canada	Automne 2017	Précisions sur les exigences de la *Loi sur la protection de la navigation.*
Ministère des Pêches et Océans du Canada	Hiver 2018-2019	
États-Unis – État du Maine		
Maine Department of Environmental Protection	Hiver 2018-2019	
Maine Department of Inland Fisheries and Wildlife	Août 2018	Renseignements sur les emplacements connus d'espèces en voie de disparition, menacées et préoccupantes, les habitats fauniques désignés essentiels et importants et l'habitat du poisson.
Maine Natural Areas Program	Août 2018	Renseignements sur les espèces végétales et les milieux naturels.
Maine Historic Preservation Commission	Automne 2017	Renseignements sur les ressources historiques et archéologiques.
U.S. Army Corps of Engineers et Maine Department of Environmental Protection	Hiver 2018-2019	

Organisme	Communication engagée/prévue	Commentaires reçus
***États-Unis* – Organismes fédéraux**		
U.S. General Services Administration	Depuis le début de 2017, coresponsable du projet	
Administration fédérale des autoroutes	Depuis le printemps 2018, coresponsable du projet	
U.S. Fish and Wildlife Service	Août 2018	Renseignement sur les emplacements connus d'espèces en voie de disparition, menacées et préoccupantes.
Garde côtière des États-Unis	Printemps 2017	
Département d'État des États-Unis	Automne 2017	
Organismes internationaux		
Commission de la frontière internationale	Hiver 2018-2019	
Commission mixte internationale	Hiver 2018-2019	

8 Bibliographie

CANADIAN RIVERS INSTITUTE. 2011. *The Saint John River: A State of the Environment Report* (en ligne). Sur Internet : https://www.unb.ca/research/institutes/cri/_resources/pdfs/criday2011/cri_sjr_soe_final.pdf

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA (ECCC). 2004. *Atlas canadien d'énergie éolienne* (en ligne). Sur Internet : http://www.windatlas.ca/index-fr.php

MAINE DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL PROTECTION (Maine DEP). 2014. *Maine Erosion and Sediment Control Practices Field Guide for Contractors* (en ligne), Augusta, Maine Department of Environmental Protection. Sur Internet : https://www.maine.gov/dep/land/erosion/escbmps/

MAINE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (Maine DOT). 2003. *Construction Manual* (en ligne), s.l., Maine Department of Transportation. Sur Internet : https://www1.maine.gov/mdot/publications/docs/dgm/ConstructionManual-complete.pdf

MAINE DOT. 2008. *Best Management Practices for Erosion and Sedimentation Control* (en ligne), s.l., Maine Department of Transportation. Document daté de février 2008. Sur Internet : https://www1.maine.gov/mdot/env/documents/bmp/BMP2008full.pdf

MAINE DOT. 2014. *Standard Specifications* (en ligne), s.l., Maine Department of Transportation. Sur Internet : https://www1.maine.gov/mdot/contractors/publications/standardspec/docs/2014/StandardSpecification-full.pdf

MAINE DOT. 2017. *Summary of Public information session #1 - Madawaska-Edmundston International Bridge and Border Crossing*.

MAINE DOT. 2018. *Summary of Public information session #2 - Madawaska-Edmundston International Bridge and Border Crossing*.

MAINE DOT, CBP, GSA, NBDTI, CBSA et PSPC. 2018. *Madawaska/Edmundston International Bridge and Border Crossing – Feasibility and Planning Study* (en ligne). Rapport daté d'avril 2018. Sur Internet : https://www1.maine.gov/mdot/planning/studies/meib/

NOUVEAU-BRUNSWICK. MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE (MTINB). 2010. *Manuel de gestion de l'environnement* (en ligne), 4e éd. Document daté de janvier 2010. Sur Internet : http://www2.gnb.ca/content/dam/gnb/Departments/trans/pdf/fr/routeautoroute/ManuelGestionLenvironnement.pdf

MTINB. 2015. *Devis types pour la construction routière* (en ligne). Document daté de janvier 2015. Sur Internet : http://www2.gnb.ca/content/dam/gnb/Departments/trans/pdf/fr/Publications/2015_Standard_Specs-f.pdf

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK (PNB). 2010. *Loi sur la conservation du patrimoine* (en ligne). Sur Internet : https://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/tpc/patrimoine/content/loi_conservation_patrimoine.html

RAMPTON, V. N. 1984. *Generalized surficial geology map of New Brunswick = Carte géologique généralisée des dépôts superficiels du Nouveau-Brunswick*, Fredericton, Ministère des Ressources naturelles, Division des minéraux, des politiques et de la planification, NR-8.

REPERTOIRE CANADIEN DES LIEUX PATRIMONIAUX (RCLP). 2018. Registre consulté le 22 août 2018 sur internet à l'adresse:

https://www.historicplaces.ca/fr/pages/about-apropos.aspx

REPERTOIRE DES LIEUX PATRIMONIAUX DU NOUVEAU_BRUNSWICK (NBRHP). 2018. Registre consulté le 22 août 2018 sur internet à l'adresse:

https://www.rhp-rlp.gnb.ca/PublicSearch.aspx?blnLanguageEnglish=False&sType=0

STANTEC. 2018. *Estimate of Greenhouse Gas Emissions for Madawaska/Edmundston International Bridge Replacement Project*, dossier nº 121415842. Note au MTINB datée du 18 juillet 2018.

UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY (USGS). 2018. Données sur le débit de la rivière Saint-Jean à Fort Kent. Sur Internet : https://waterdata.usgs.gov/usa/nwis/uv?01014000

UNITED STATES GENERAL SERVICES ADMINISTRATION (GSA) REGION 1. 2007. *Madawaska Border Station, Madawaska, Aroostook County, ME - Final Environmental Impact Statement*. Document daté de janvier 2007.

TRANSPORTS CANADA. 2017. *New Brunswick Border Crossing Impact Analysis*, Analyse économique sur les questions de transports. Présentation datée d'août 2017.

ZELAZNY, V. F. 2007. *Notre patrimoine du paysage : l'histoire de la classification écologique des terres au Nouveau-Brunswick*, Fredericton, Ministère des ressources naturelles du Nouveau-Brunswick.